MŁODY LOTNIK

CENA 1 ZŁOTY.



NR 4
ROK VII
KWIECIEŃ
1930

DOROCZNY OGÓLNOKRAJOWY KONKURS
MODELI LATAJĄCYCH

ODBĘDZIE się w roku bieżącym w dn. 4 i 5 października w Warszawie, na Lotnisku Cywilnem — dla wszystkich modelarzy i instruktorów, nagrodzonych na wojewódzkich konkursach eliminacyjnych — Specjalne nagrody za najlepszy pomysł modelu. Suma nagród na Konkurs Ogólnokrajowy wynosi Zł. 3.600 — Nagrody na konkursy wojewódzkie ustanawiają Komitety Wojewódzkie L. O. P. P.

ORGANIZOWANY PRZEZ ZARZĄD GŁÓWNY L. O. P. P.

MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK LOTNICZY
POŚWIĘCONY W SZCZEGÓLNOŚCI SPORTOWI I PRACY MŁODZIEŻY
Zalecony przez Min. W. R. i O. P. dla szkół średnich, zawodowych i sem. naucz.

REDAKTOR — JERZY OSIŃSKI

WYDAWCA — LIGA OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Wydawnictwa rok siódmy

Prenumerata w kraju wynosi: rocznie — 10 zł., półrocznie — 5 zł. 50 gr., kwartalnie — 3 zł. Numer pojedyńczy 1 zł. Zagranicą: rocznie — 8 fr. szw., półrocznie — 4 fr. szw. **Ogłoszenia:** 1 str. — 300 zł., ½ str. — 180 zł., ¼ str. — 100 zł., ⅛ str. — 70 zł.

Adres Redakcji i Administracji — **WARSZAWA, CHMIELNA 27 m. 7.** — Telefon 54-75. Konto P. K. O. 9511.

Rękopisów i fotografij niezastrzeżonych nie zwraca się. Artykuły i notatki do druku muszą być pisane czytelnie, na jednej stronie kartki, z marginesem. Na odpowiedź listową należy załączyć znaczek za 25 gr. Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy. Prenumeratę należy wymawiać przed upływem jej okresu, gdyż inaczej pismo będzie wysyłane nadal, a prenumerator zaciągnie wobec wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto, lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. — 15 gr., 2 — 3 egz. — 25 gr., 4 — 7 egz. — 50 gr., 8 — 12 egz. — 60 gr.

Uchwała Zjazdu Klubów Lotniczych z dn. 12 kwietnia 1930 r. w sprawie Młodego Lotnika:

„Polskie Kluby Lotnicze uznają Młodego Lotnika za swój organ"

Aeroklub Akademicki w Warszawie
Aeroklub Akademicki w Krakowie
Aeroklub Akademicki we Lwowie
Aeroklub Akademicki w Poznaniu
Aeroklub Akademicki w Wilnie
Aeroklub Akademicki w Gdańsku
Lubelski Klub Lotniczy
Śląski Klub Lotniczy
Stołeczny Klub Lotniczy
Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów

Do uchwały tej przyłączył się przedstawiciel Aeroklubu Rzeczypospolitej

---

MŁODY LOTNIK ZMIENI WKRÓTCE SWÓJ TYTUŁ
I ULEGNIE DALSZEMU ROZSZERZENIU

Prosimy opłacić

Prenumeratę za II kwartał

P. K. O. 9511

Włączenie „PILOTA" do „MŁODEGO LOTNIKA"

List Śląskiego Klubu Lotniczego do naszego Wydawnictwa

ŚLĄSKI KLUB LOTNICZY

Skrytka pocztowa 391 KATOWICE - LOTNISKO Konto P. K. O. 305210

Oddział ....

Nr. Akt. ....

Katowice, dnia 11.marca 1930r.-

Do

Redakcji miesięcznika "Młody Lotnik"
Organu Zrzeszenia Klubów Lotniczych.

w W a r s z a w i e

W związku z zawartem porozumieniem naszem co do włączenia dotychczasowego organu naszego Klubu miesięcznika "Pilot" do wydawnictwa "Młody Lotnik" komunikujemy niniejszem,że przekazujemy WPanom prenumeratę i ogłoszenia"PILOTA" stwierdzając tem samem,że PILOT z dniem 1.stycznia 1930r.przestał wychodzić,a placówki objęte jego wpływami przejmie "Młody Lotnik".

Jednocześnie pragniemy zapewnić WPanów,że Młody Lotnik,jako wydawnictwo poświęcone działalności Klubów Lotniczych,a więc i naszego Sląskiego Klubu Lotniczego,liczyć będzie mógł zawsze na najszersze poparcie nasze na terenie Województwa Sląskiego i wszelkie możliwe ułatwienia,tak przy rozszerzaniu sieci prenumerat,jak i zjednywania ogłoszeń.

Życząc WPanom dalszego rozwoju dla dobra polskiego lotnictwa sportowego,kreślimy się

z poważaniem
Za Zarząd:
Sląskiego Klubu Lotniczego

/Dr.Kazimierz Gaszyn/
sekretarz.

/Inż.M.Przybylski/
Prezes.

Przedstawiciele naszego Wydawnictwa legitymują się dowodami poświadczonemi przez L. O. P. P.

Upoważnień do inkasa nie wydajemy!

Administracja „Młodego Lotnika"

POLSKIE LINJE LOTNICZE

„LOT"

ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od 1 marca do 30 kwietnia 1930 r.

Samoloty kursują codziennie z wyjątkiem niedziel.

GODZINA	KIERUNEK	GODZINA
14.00	Warszawa	11.30
16.45	Lwów	8.45
8.30	Warszawa	15.15
10.30	Katowice	13.15
14.30	Warszawa	10.45
16.45	Poznań	8.30
13.00	Warszawa	12.15
15.00	Bydgoszcz	10.15
15.30	Bydgoszcz	9.45
16.45	Gdańsk	8.30
11.15**	Katowice	12.30**
13.15	Brno	10.30
13.45	Brno	10.00
14.45	Wiedeń	9.00
11.15*	Katowice	12.30*
14.00	Wiedeń	9.45
11.00 13.00	Katowice	10.45 12.45
11.45 13.45	Kraków	10.00 12.00

Objaśnienie znaków:

* samoloty kursują tylko w poniedziałki, środy, piątki.
** " " " we wtorki, czwartki, soboty.

CONCORDIA - IMPORT - EXPORT

SPÓŁKA AKCYJNA

CHEMIKALJA DLA PRZEMYSŁU I APTEK:

KWASY, CHEMIKALJA SŁUŻĄCE DO PRZEPROWADZENIA ANALIZY, ŻYWICA, LAKI, POKOST Z OLEJU LNIANEGO, SZELLAK, FARBY ZIEMNE ORAZ OLIWNE, MINJA, BIEL CYNKOWA, LITOPONY, KLEJ, GLICERYNA, GIPS ALABASTROWY, PAPIER SZMERGLOWY I SZKLANY, GRAFIT, SIARKA SYCYLIJSKA i t. d.

SPRZEDAŻ TYLKO HURTOWA!

KATOWICE

UL. SOKOLSKA Nr. 4 TEL. 205, 566 i 2075

PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT BUDOWLANYCH

LEON MURŁOWSKI

WIELKIE HAJDUKI,
UL. KRAKOWSKA Nr. 11b.
ODDZIAŁ W KATOWICACH

TELEFONY:
KRÓL. HUTA, BIURO 1802, MIESZKANIE 700
KONTO: BANK LUDOWY, WIELKIE HAJDUKI

DZIAŁ I

ROBOTY PODZIEMNE, NAZIEMNE, CIESIELSKIE I ŻELBETONOWE

DZIAŁ II

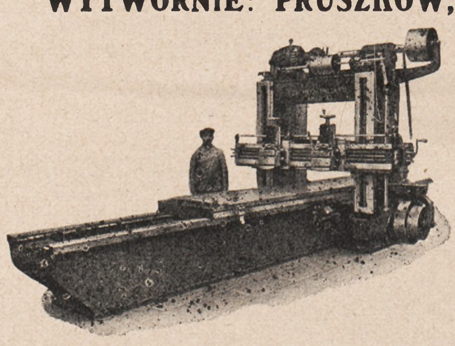
FABRYKA WYROBÓW CEMENTOWYCH, SZTUCZNEGO KAMIENIA I TERRAZO.

CZŁONEK LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ I KLUBU PILOTÓW WOJ. ŚLĄSKIEGO

STOWARZYSZENIE MECHANIKÓW POLSKICH Z AMERYKI

Spółka Akcyjna w WARSZAWIE, MARSZAŁKOWSKA 46

WYTWÓRNIE: PRUSZKÓW, PORĘBA



Strugarka podłużna 1250 mm. szer. strugania typ 3½ HAE

Budowa maszyn i narzędzi:

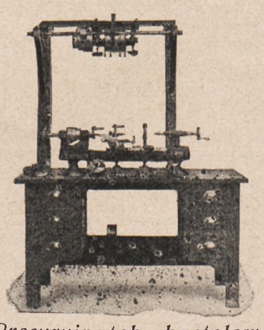
Obrabiarki do metali

Obrabiarki do drzewa

Narzędzia

ODLEWNIA ŻELIWA:

Odlewy maszynowe. Cylindry parowozowe, Wlewnice, Rury, Odlewy ogrzewalne, Naczynia kuchenne (surowe i emaljowane), Odlewy sanitarne emaljowane.



Precyzyjna tokarka stołowa typ TS

Gwoździarnia

Gwoździe, Drut.

MŁODY LOTNIK

MIESIĘCZNIK · LOTNICZY
POŚWIĘCONY · W · SZCZEGÓLNOŚCI
SPORTOWI · I · PRACY · MŁODZIEŻY

ROK VII KWIECIEŃ 1930 NR. 4 (66)

PÓŁ MILJONA KILOMETRÓW W SŁUŻBIE PILOTA KOMUNIKACYJNEGO



Rzadki to jubileusz w lotnictwie. W Polsce obchodził go w d. 31 marca r. b. p. Klemens Długoszewski, drugi po p. Burzyńskim pilot linij lotniczych „Lot“, przebywający tę olbrzymią przestrzeń bez najmniejszego wypadku. Młodzi lotnicy chylą czoła przed nowym „wilkiem powietrznym“

APEL LOTNICTWA SPORTOWEGO

Nareszcie zebrała się Rada Klubów. Poraz pierwszy spotkali się delegaci klubów z czynnikami oficjalnemi w nowej sytuacji, jaką wytworzyło powstanie K. L. S. i afiljacja, czyli wyzbycie się bezpośredniego zabiegania o własne sprawy.

Przez pół roku (bo tyle czasu upłynęło od wrześniowych zjazdów Z. K. L. i Z. P. A. A.) kluby nie radziły nad swojemi sprawami, czekając na program K. L. S. Usłyszeliśmy go w połowie kwietnia. Nie ponosi za to całkowitej odpowiedzialności Komisja. Trudno nie zgodzić się z twierdzeniem, że program zależy od budżetu, a budżet państwowy dopiero niedawno został uchwalony. Ale nie przemawiają do nas argumenty, że charakteru pomocy dla lotnictwa sportowego nie można było przed połową roku ustalić. Czyż wtedy możliwości i drogi rozwoju sportu lotniczego w Polsce nie były dostatecznie widoczne? Zjazd wrześniowy wypowiedział się dokładnie, sprawozdania były nadsyłane.

Gdy więc po sześciu miesiącach znowu zasiadły kluby przy wspólnym stole z tekami, wypełnionemi materjałem z przeszłorocznego doświadczenia i zapasem nowych myśli, posypały się gorzkie narzekania, słowa krytyki, prośby i zaklęcia. Z prawdziwą satysfakcją i — wybaczcie, że sobie pochlebiamy — dumą słuchaliśmy sobotniej dyskusji, dowodzącej, że siły klubów rosną z każdym miesiącem, że młode placówki naszego sportu lotniczego wiedzione są myślą jasną i konsekwentną.

Czy rezolucje programowo-budżetowe zjazdów będą spełnione, wątpić trzeba. Klamka zapadła. Jest już zresztą zapóźno cofać rzeczy rozpoczęte. Trudno! Powiedzmy sobie za to wporę to, co jest najważniejsze na najbliższą przyszłość.

Zgadzamy się wszyscy, że lotnictwo sportowe, spełniając niezmiernie ważne zadania państwowe, wymaga szczególnie troskliwej i wydatnej pomocy państwa. W wielu krajach koncentruje ono cały wysiłek społeczeństwa współdziałającego z Państwem w rozbudowie sił lotniczych. Wszędzie sport lotniczy, jako szkoła rezerw i pierwszorzędny środek propagandy znajduje w kompleksie zagadnień lotniczych odpowiednio szerokie potraktowanie i, co za tem idzie, trwałą pomoc, bez której obyć się nie może. Odpowiednia polityka łowi tych wszystkich, którzy mogą wzmocnić potęgę lotniczą kraju, w czuły i elastyczny sposób wtłaczając ich działalność w karby pożytku dla państwa. Zachęca się tam społeczeństwo do latania, do kupowania samolotów, boć z jednego właściciela statku powietrznego jest znacznie większy pożytek, niż ze 100 przewiezionych prawie darmo pasażerów linij lotniczych.

Przypomnijmy sobie, jak powstawało lotnictwo sportowe angielskie, którem się dziś zachwycamy, jak je obecnie forsują Włosi... A u nas, gdy sport zaczął się rozwijać, wnet dostał kaganiec budżetowy. Słyszymy, że to luksus. Robi się wyjątek dla kilkudziesięciu młodych z p. w., przeważnie dla sportu mniej lub zupełnie mało wartościowych, a ci, którzy z lotnictwem zżyli się i mogą mu jako piloci oddać kolosalne usługi, pomocy są pozbawieni.

Gdy zagranicą tworzy się program na lat kilka, oparty na odpowiednim funduszu, który uwzględnia się stopniowo w ogólnym budżecie lotnictwa, u nas stało się odwrotnie. Z dotacji, jakie przewidziały na ten rok odpowiednie ministerstwa i L. O. P. P. zlepiło się w ostatniej chwili program na rok. Bo niema pieniędzy. Wobec szczupłości tego budżetu, program zaspakaja tylko konieczności najpilniejsze. Kwestje fundamentalne ustępują miejsca aktualnym potrzebom, dyktowanym przez twarde: „trzeba im coś dać, bo przecież robią wiele". Czy gdyby ta praktyka miała być stosowana, możemy liczyć, że dorównamy kiedyś zagranicy? Czy sprawdzi się wogóle kiedyś hasło „ulotniczenia Polski"?!

Oto leitmotiv ostatnich obrad klubów.

Wybaczcie, panowie szefowie lotnictwa, że może forma rezolucyj jest za ostra. Znamy Waszą jaknajlepszą wolę, jesteśmy zobowiązani za dotychczasową opiekę. Wydaje nam się jednak, że nie wszystkie nasze prośby i potrzeby dochodzą do Was. Sami walczycie o prawa dla lotnictwa i my dziś stajemy u Waszego boku, nasze bolączki przedkładamy.

Zainteresowanie sportem lotniczym jest w Polsce bardzo duże. Chęci i zdolności też. Utwierdzili nas w tem delegaci klubów prowincjonalnych. Mimo ubóstwa kraju, amatorów kupna samolotu do prywatnego użytku jest wielu. Składają się studenci, urzędnicy, pracownicy fabryk — chcą kupić awjonetkę, chcą latać. Niestety, dla nich pomoc nie została przewidziana. Brak pieniędzy dla tych, którzy otrzymując tysiąc, wnoszą sami dwa.

Potrzeby lotnictwa stale rosną. Zagranicą sumy się podwaja, a my? Co się stało z tegorocznym budżetem w Sejmie? Jest on o przeszło 10% mniejszy niż w roku ubiegłym. Wynosi w sumie 3 razy tyle co... budowa gmachu dla jednego z banków państwowych. Czyż to nie jest zatrważające?!

Z okazji obrad nad budżetem, L. O. P. P. wystąpiła z wnioskiem do Rządu i Sejmu w sprawie najpilniejszych kwestji polityki lotniczej w Polsce*). Z pomocą Lidze przychodzą obecnie kluby. Wszyscy wołamy: Lotnictwo jest traktowane po macoszemu. Więcej uwagi i więcej pieniędzy dla lotnictwa!

Pieniędzy dla lotnictwa sportowego! Inaczej nie ruszymy naprzód. Wyeksploatuje się zapał i energję, zaspokoi najmocniejszych entuzjastów, którzy i tak, może w inny sposób, daliby sobie radę, ale szerszego ogółu do lotnictwa nie przyciągnie się. Będziemy tylko nadal narzekać na brak zrozumienia i funduszów; na to, że nas nie stać i — zawsze lotnictwo będzie kopciuszkiem.

Nie można teraz żałować, trzeba dać dużo, a niedługo zbierzemy owoce, które najoporniejszych przekonają do lotnictwa i stworzą dla naszego kopciuszka lepszą sytuację w kraju.

J. O.

---

*) Zob. w kronice poprzedniego numeru Młodego Lotnika.

BOHATEROWIE LOTNICTWA W ROKU 1929

Słowo „bohater“ jest wyrażeniem, którego znaczenie nie przemija i które dźwiękiem swoim elektryzuje ludzkość już od wieków, budząc w niej nieokreślone uczucie zachwytu i dumy.

Bohater, to człowiek śmiertelny, nie różniący się niczem od każdego z nas. A przecież czyny, których dokonywa, niecą w nas entuzjazm i podziw. To właśnie, co stanowi pobudkę wysiłków ludzkości do osiągnięcia coraz nowych zdobyczy na każdem polu, to, co powoduje bohaterami dzisiejszych czasów w czasie ich zmagań z przeciwnościami, nazwałbym ogólnoludzkim romantyzmem w praktycznem zastosowaniu.

Jedną z najciekawszych kart wielkiej księgi historji tego romantyzmu stanowi lotnictwo.

Pragnę podać moim czytelnikom krótkie opisy bohaterskich lotów, odbytych w roku 1929.

Jedne z nich zakończyły się pomyślnie, inne okryły żałobą kraj i rodzinę odważnych lotników, ale wszystkie przyczyniły się do budowy i rozwoju wielkiego dzieła, jakiem jest aeronautyka.

Lot samolotu „Oiseau Canari“

W czerwcu roku ubiegłego załoga francuska, złożona z lotników Jana Assolant, René Lefévre i Armanda Lotti, wystartowała z Old Orchard w Ameryce z zamiarem odbycia lotu nad północną częścią oceanu Atlantyckiego i wylądowania w Europie.

Po sensacyjnych lotach Lindbergha, Chamberlaina i Byrda, lot ten nie budził już tak żywego zainteresowania, ale tym razem chodziło nietyle o sensację, ile o stwierdzenie, czy można będzie podjąć stałą komunikację między Ameryką Północną a Europą, bodaj w jednym tylko kierunku.

Start odbył się w niezwykłych warunkach. Ogon samolotu z trudnością uniósł się w powietrze, wykazując nieprzewidziane obciążenie. Po wielu wysiłkach udało się wyrównać aparat, a przyczyna nieprawidłowego startu wyszła wkrótce na jaw: był nią nieproszony pasażer, młody Amerykanin, Artur Schneider, który niepostrzeżenie dostawszy się do kabiny samolotu, ukazał się zdumionym oczom załogi wówczas, gdy już nie mogło być mowy o lądowaniu.

W dalszej drodze samolot kilkakrotnie przebywał strefy wielkich zachmurzeń, przyczem utrudniał orjentację niezwykle silny wiatr i ulewny deszcz. Dopiero wydostawszy się na spokojniejszą przestrzeń, Lefévre, który pełnił rolę obserwatora, zdołał określić położenie samolotu i skierować go w stronę Azorów.



A. Lotti (w okularach).

Wszystkie te przeszkody wyczerpały przedwcześnie zapas paliwa i zmusiły załogę francuską do lądowania na wybrzeżu Hiszpanji, o 200 km. zaledwie od granicy francuskiej. Przelot trwał 28 godzin i 50 minut.

Nieudany lot „Swerige“

Dnia 6 czerwca o godz. 6 min. 15 rano, kapitan Ahrenberg, porucznik Floden i radjotelegrafista Jungling wystartowali z lotniska w Sztokholmie w kierunku Nowego Jorku. Wodnosamolot „Swerige“ typu „Bremen“ zaopatrzony był w silnik Junkersa L. V. 360 KM.

Zamierzając podzielić całą drogę na etapy nieprzewyższające 1000 km., załoga „Swerige“ zabrała z sobą zapas benzyny w ilości 1200 kg. Waga obciążonego aparatu wynosiła tym sposobem 3.300 kilo, a szybkość jego 175 kilometrów na godzinę. Do Bergen lotnicy przybyli w południe i o godzinie 14,46 wystartowali w kierunku Rejkjawik. Wskutek złego funkcjonowania silnika zmuszeni byli wylądować na południowem wybrzeżu Islandji. W południe następnego dnia wodnosamolot, holowany przez parowiec islandzki, zbliżył się do parowca duńskiego „Fylla“, który zaopatrzył go w benzynę.

Po dokonaniu naprawy silnika odbył się start w dniu 10 czerwca i przelot do Rejkjawiku, dokąd lotnicy przybyli po upływie 35 minut. Stolica Islandji przyjęła entuzjastycznie szwedzką załogę. Następnego dnia, o 4 rano, „Swerige“ wystartował w kierunku Ivigtul w Grenladji, ale już po 45-ciu minutach zmuszony był powrócić do Rejkjawik. Po trzykrotnych próbach udało się wreszcie załodze „Swerige“ dotrzeć do Grenladji, ale tam, przekonawszy się o defektach silnika, zmuszeni byli zrezygnować z dalszego lotu.

Diteman i Kaeser

19 sierpnia z lotniska w Lizbonie wystartował w kierunku Nowego Jorku młody szwajcarski pilot Oskar Kaeser na płatowcu, nazwanym „Jung Schweitzerland“. Towarzyszyli mu: obserwator Tschopp i mechanik Luschnes.

Samolot, zbyt obciążony benzyną i smarami, oderwał się z trudem od ziemi, przebiegłszy po niej zgórą kilometr. Widać było, że nie nadaje się on do lotu transoceanicznego i że sprawność silnika wiele pozostawia do życzenia. O godzinie 18-ej lotnicy przelecieli nad Azorami i od tej chwili wszelki ślad po nich zaginął. Poszukiwania nie dały pożądanego wyniku.

22 października o godz. 16,15 wystartował na aparacie turystycznym z Nowej Ziemi w kierunku Londynu amerykański pilot Diteman.

Wielkość kabiny i waga samolotu były niewspółmierne z siłą motoru. Po kilku dniach pewien statek odnalazł resztki strzaskanego aparatu na powierzchni oceanu. Diteman zginął jako ofiara zbyt wielkiej brawury.

„Krzyż Południowy" w locie z Australji do Anglji.

29 maja lotnicy Smith i Ulm opuścili Sidney na słynnym aparacie „Krzyż Południowy", rozpoczynając raid Australja — Anglja. Niestety, nie dotarli do celu. Wszelkie poszukiwania zdawały się już bezowocnemi, gdy po upływie trzydziestu dni jeden z pilotów „Western Australien Airways", Holden, zauważył w czasie lotu dym, unoszący się z ziemi i odnalazł zagubiony samolot. Holden zrzucił przy pomocy spadochronu żywność, a następnie starał się porozumieć z załogą uszkodzonego samolotu telegrafem iskrowym, lecz odpowiedzi nie otrzymał. Powróciwszy następnego dnia, mógł wreszcie porozumieć się z kpt. Smithem, który zakomunikował mu, że „Krzyż Południowy" będzie mógł odbyć dalszą drogę, o ile zostanie zaopatrzony w benzynę. 14 czerwca udało się pilotowi Heath wylądować obok Smitha i jego towarzyszy. Wszyscy czterej okazywali wielkie zdenerwowanie nie tyle z powodu braku żywności lub wyczerpania, ile z powodu dziesięciodniowej, zupełnej samotności i zwątpienia w dalszą pomoc. Smith wychudł przeraźliwie; obserwator Lichtfielth najlepiej stosunkowo zniósł wszystkie braki, do których przyłączyła się plaga much i komarów. Dzielna załoga nie dała za wygrane i dnia 25 czerwca rozpoczęła ponownie lot z Sidney do Londynu. Po kilku etapach (w Singapore, Rangoonie, Kalkucie i t. d.) przybyli dnia 10 lipca do Londynu, bijąc rekord, ustanowiony przez Berta Hinclaira. Olbrzymi tłum powitał niezmęczonych lotników entuzjastycznemi okrzykami.

Przygoda Moira i Ovena

Lotnicy Moir i Oven wystartowali z Anglji dnia 18 marca na samolocie Vickersa w kierunku Australji.

Pierwsze przymusowe lądowanie nastąpiło na etapie Benghazji — Ramleh (Egipt). Następnie przybyli do Bengalu po przejściu przez groźną burzę z przeciwnym wiatrem, niosącym tumany kurzu.

14 maja na etapie Singapore — Batavia mieli ponowne przymusowe lądowanie.

Wystartowawszy z Birmy dnia 18 o godz. 11,45 wieczorem, mieli wylądować w Porte Darvin w Australji, po przebyciu 1500 kilometrów nad morzem. Jednakże do brzegu australijskiego nie dolecieli, ginąc bez wieści. O ile nie wylądowali w innem miejscu na wybrzeżu niezamieszkałem, należałoby przypuszczać, że zaginęli w falach morskich. Rząd australijski, wezwawszy do pomocy władze holenderskie i portugalskie, rozkazał przeszukać skrupulatnie brzegi, ale dopiero 26 maja kpt. Brain odnalazł obu lotników niedaleko latarni morskiej w Cap Dane, gdzie strażnik latarni udzielił im gościny. Padli ofiarą złego działania silnika.

Niezasłużone niepowodzenie

Dnia 26 lutego samolot Bernarda, pilotowany przez Paillarda i Le Brix, zakończył tragicznie wspaniały swój raid Marsylja — Indochiny. Wypadek zdarzył się w okolicy Rangoonu. Samolot runął do zatoki Martaban, a lotnicy, poczta i część bagażu ocalona została dzięki pomocy tubylców. Le Brix odniósł lekkie obrażenia, Paillard zaś wyszedł z katastrofy zupełnie cało. Tak fatalnie przerwany raid miał przebieg aż do wypadku bardzo pomyślny, odbywając się na następujących etapach: Istres — Tunis (1000 km), Tunis — Benghazi (1500 km.), Benghazi — Kair (1100 km.), Kair — Bassora (1600 km.), Bassora — Curaci (2100 km.), Curaci — Allahabad (1500 km.), Allahabad — Kalkuta (750 km.), Kalkuta — Akyab (545 km.), Akyab — Rangoon (530 km.), Rangoon — Theinjelk (198 km.). Raid ten trwał od 19 do 26 lutego. Pokryta została przestrzeń 10.821 km.



Paillard, Le Brix i Jousse.

Paryż — Saigon — Paryż. Bailly i Reginensi

Lotnictwo francuskie zapisało w kwietniu ub. roku piękne karty swojej historji dzięki dwum skromnym pilotom: Bailly i Reginensi, którzy bez żadnego rozgłosu przygotowali się do wielkiego lotu, nie licząc na poparcie rządu ani przemysłu. Start ich samolotu odbył się 26 marca z lotniska w Le Bourget. Lot odbył się w następujących etapach: Le Bourget — Padwa — Belgrad — Konstantynopol — Aleppo — Bagdad — Bender — Abbas — Karachi — Allahabad — Kalkuta — Akyab — Bangkok — Saigon. Przelotu dokonali w przeciągu dziesięciu dni bez żadnych przeszkód. Dn. 12 kwietnia rozpoczęli raid powrotny i po dziewięciu dniach wylądowali w Paryżu, przebywszy 22.500 km. i przelatując dziennie przeciętnie 1500 km. Samolot, użyty do tego raidu, był seryjnym jednopłatem typu Farman F. 190 z silnikiem Tytan 240 KM fabryki Gnôme et Rhône.

Pilot Bailly jest bogatym przemysłowcem z Nancy. Otrzymał dyplom pilota już po wojnie i od roku 1927 służy w 21 pułku lotniczym.



Reginensi, Marsot i Bailly.

Odbył już jeden większy raid (Paryż — Casablanca) w ciągu 4-ch dni.

Reginensi był jego instruktorem.

Lot „Kraju Sowietów"

Trójsilnikowy jednopłat „Kraj Sowietów" wystartował z Moskwy 23 sierpnia w kierunku Stanów Zjednoczonych przez Azję i ocean Spokojny. Nad brzeg oceanu przyleciał 12 września i tam, po zastąpieniu kół pływakami, wystartował z ujścia Amuru przy Nikołajewsku w kierunku północnym. Po przebyciu morza Ochockiego oraz po przelocie nad Petropawłowskiem i cieśniną Behringa, dotarł do wybrzeży Ameryki, opodal wyspy Unalaski. Po wywodowaniu, został przyholowany do brzegu przez statek amerykański. 27 września załoga doleciała do Alaski, gdzie wada silnika zatrzymała ją przez czas dłuższy. 13 października „Kraj Sowietów" wystartował w dalszą drogę; 20 października przybył do Oakland, skąd rozpoczął triumfalną podróż do Nowego Jorku, zakończoną — jak wiadomo — zupełnie pomyślnie.

Paryż — Madagaskar

Dwie załogi francuskie odbyły wspaniały lot z Paryża do Madagaskaru. Pierwszą z nich stanowili: Goulette, Marchessan i Bourgois, którzy w ciągu 10-ciu dni na samolocie Farman 191 z silnikiem Salmson 230 KM odbyli tę drogę bez wypadku. Niemniejsze powodzenie towarzyszyło drugiej załodze w składzie: Bailly, Reginensi i Marsot, którzy na Farmanie 190 z silnikiem Gnôme i Rhône lecieli o dwa dni krócej.

Lot Jimenez'a i Inglesiusa

24 marca w południe wystartował z Sevilli samolot Bréguet z silnikiem Hispano 550 KM, produkcji hiszpańskiej, pilotowany przez Jimeneza, w kierunku Ameryki Południowej.

Pierwsza część drogi odbyła się normalnie i w sprzyjających warunkach atmosferycznych, przy szybkości ponad 200 km na godzinę. W chwili opuszczania lądu afrykańskiego miał przyłączyć się do lotu nad Atlantykiem inny samolot hiszpański, który jednak nie zdążył przybyć na czas do Dakaru. U wybrzeży nie znajdował się również, wbrew zapowiedziom, ani jeden statek zaopatrzony w radjotelegraf, co w znacznej mierze utrudniło lotnikom orjentację.

25 marca sygnalizowano samolot Jimenez'a na wybrzeżu brazylijskiem. Następnie samolot zawrócił na południe i 26-go o godz. 16,30 wylądował w Camassary, przebywszy w linji prostej 6500 km w ciągu 43 godzin i 48 minut.

Przygody majora Franco

21 czerwca mjr. Franco wystartował na wodnosamolocie z Los Alcazaras w Hiszpanji z zamiarem przebycia Atlantyku w obu kierunkach. Towarzyszyli mu: kpt. Ruiz de Alda, jako obserwator, oraz mjr. Gallazza i mechanik Madagaiga. Komendant Franco pilotował samolotem (Dornier-Wal), zbudowanym w Hiszpanji i zaopatrzonym w dwa silniki, również wyrobu hiszpańskiego, o sile 600 KM każdy. Zamierzał on podzielić drogę swą na etapy następujące: Hiszpanja — Azory — Halifax — Nowy Jork. Powrotną drogę chciał odbyć bez wodowania od Nowej Ziemi do wybrzeży Galicji (północno - za-



Jimenez i Inglésius.

chodnia prowincja Hiszpanji). Celem lotu było pobicie rekordu odległości i wytrzymałości, przyczem załoga miała nadzieję odbyć podróż w obie strony w ciągu dni 10-ciu. Jednocześnie chodziło o podkreślenie wartości samolotu skonstruowanego w Hiszpanji.

Niestety próba zawiodła. W sobotę w południe we wszystkich pismach hiszpańskich ukazały się depesze o przybyciu załogi na jedną z wysp Azorskich. Dziwnem wydało się jednak, że depesze różniły się co do treści: jedne wymieniały wyspę San Miguel, inne wyspę Fayal. Wkrótce nastąpiło oficjalne wyjaśnienie, że mjr. Franco do Azorów nie doleciał i że o jego samolocie przepadły wieści.

Sytuacja, chociaż groźna, nie była jednak beznadziejną: nie notowano żadnej burzy na drodze wodnosamolotu, a kontrtorpedowce floty hiszpańskiej otrzymały już rozkaz przedsięwzięcia poszukiwań.

29-go czerwca statek angielski „Eagle" doniósł o odnalezieniu hiszpańskiego samolotu. Depesza, podpisana przez komendanta tego statku, brzmiała: „Wodnopłatowiec Dornier z lotnikami hiszpańskimi odnaleziony i załadowany na statek Eagle. Cała załoga zdrowa".

Nowy Jork — Rzym

Jednopłatowiec Bellanca, ochrzczony nazwą „Pathfinder - Précurseur", który od 27-go czerwca oczekiwał sprzyjającej pogody na plaży Old Orchard, aby rozpocząć swój lot bez lądowania z Ameryki do Rzymu, wystartował dnia 8 lipca w południe. Samolot posiadał 2044 litry benzyny. Żywność składała się z kilku litrów wody, kilku tabliczek czekolady i owoców. Pilot Willjams tak opisuje ten lot:

„W chwili startu, siedząc przy sterze, pełniłem funkcje pilota na przeciąg pięciu godzin. Na nieszczęście okropne boleści żołądka zmusiły mnie wkrótce do ustąpienia z mego stanowiska. Zastąpił mnie towarzysz mój, Yancey, obserwator. Oddawszy mu ster i przekonawszy się, że wszystko idzie doskonale, postanowiłem kolejno zmieniać się z nim co pięć godzin. Taki podział pracy pozwalał nam wypoczywać trochę po godzinach wytężonej uwagi.

Stosownie do marszruty, przylecieliśmy do wybrzeża Hiszpanji i lecieliśmy dalej aż do Commillas. Zdaliśmy sobie sprawę, że znajdujemy się w pobliżu tej miejscowości, gdzie załoga samolotu „Uccello Giallo" zmuszona była do lądowania z powodu braku benzyny... My jednak mieliśmy zapas dostateczny.

Od chwili okrążenia Cap Corso zdołaliśmy już przelecieć około 350 km, ale nie byliśmy pewni, czy znajdujemy się już na granicy francuskiej. W czasie poszukiwań punktów orjentacyjnych zatoczyliśmy kilka kół nad Alberic. Z kłopotu wybawili nas kąpiący się w pobliżu chłopcy, którzy domyślając się widocznie, o co nam chodzi, wbili w ziemię żerdź, na której przywiązali francuską flagę. Wobec tego, zorjentowani, że znajdujemy się we właściwem miejscu, postanowiliśmy wylądować.

10-go lipca nastąpił drugi etap podróży do Rzymu, już bez żadnych przygód. Wiadomość o naszem przybyciu do stolicy rozeszła się błyskawicznie: na lotnisku witały nas nieprzejrzane tłumy publiczności".

czem samolot został rozbity. Mjr. Idzikowski zginął na miejscu, zaś jego towarzysz, ranny, powrócił statkiem szkolnym „Iskra" do kraju.

Paryż — Azory i z powrotem

Jednocześnie z załogą polską, 13-go lipca wystartowali lotnicy francuscy, Costes i Bellonte, z lotniska Le Bourget na samolocie typu Bréguet, w tym samym celu. Samolot obciążony 5070 litrami benzyny uniósł się w górę po przebyciu 1500 m. na ziemi. Początkowo lot odbywał się normalnie i już o godzinie 12-ej samolot przeleciał nad Finistére. Wkrótce jednak lotnicy francuscy zauważyli, że z powodu zmniejszającej się szybkości, nie będą mogli przy tym zapasie benzyny dolecieć do brzegów amerykańskich. Nad Azorami postanowili zawrócić i następnego dnia, o godz. 9,15, przybyli do Paryża, przeleciawszy 5400 kilometrów.



Majorowie Kazimierz Kubala i Ludwik Idzikowski.

Tragiczna próba Polaków

13-go lipca lotnicy polscy, Idzikowski i Kubala, ponowili próbę przelotu nad Atlantykiem na dwupłatowcu Amiota, nazwanym „Marszałek Piłsudski". Próba zakończyła się tragicznie, gdyż — jak wiadomo — następnego dnia o godz. 11-ej lotnicy zmuszeni byli wylądować na wyspie Gracjoza, przy-

Oto krótka historja wysiłków lotnictwa w roku 1929, okupionych śmiercią kilku bohaterów dwudziestego wieku. Ofiary poniesione przez wszystkie narody nie poszły na marne: każdy raid, każdy wyczyn lotniczy daje nowe doświadczenia i ukazuje nowe możliwości tej najbardziej współczesnej gałęzi komunikacji i transportów, jaką jest lotnictwo. **Janusz Meissner**

METODA „ŚLEPEGO" SZKOLENIA

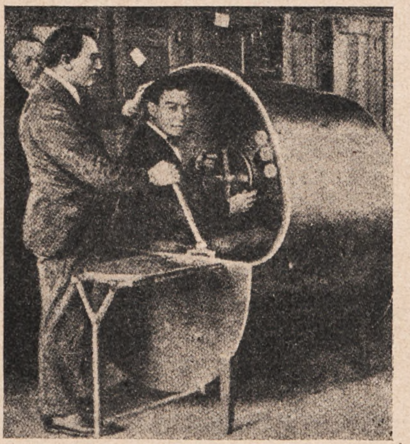
Rosnący wciąż rozgłos ślepej metody szkolenia pilotów skłonił nas do zaznajomienia czytelników z tym najnowszym „krzykiem" pedagogji powietrznej.

Poważne wyniki, osiągnięte w szkole fabryki Breda we Włoszech, oraz w jednej z francuskich szkół wojskowych, dowodzą, iż chodzi tu o rzecz, mogącą wpłynąć niepomiernie na dalszy rozwój żeglugi powietrznej.

O ile wzrost siły motorycznej i dokładne poznanie strony dynamicznej lotu pozwala lekceważyć przeciętnej dzisiejszej maszynie nawet silne wiatry, o tyle lot we mgle i chmurach pozostał nadal niebezpieczną grą, której pilot starannie unika.

Naogół dominująca rola wzroku w utrzymywaniu równowagi i kierowaniu samolotem jest dziś rzeczą równie bezsprzeczną, jak i świadomość, że nasz organ równowagi umieszczony w kanałach labiryntu usznego jest przyrządem, na który bardzo liczyć nie można. Do tej ostatniej kategorji należy również. rzecz prosta, związany z powyższym organem instynkt ptasi pilota. Mogli się o tem przekonać ci, co odbywając lot przez chmury, nawet z wytrawnym wilkiem powietrznym, nagle znaleźli się w zonie niezachmurzonej i skonstatowali zwykle mocno fantazyjne położenie maszyny względem horyzontu.

Zresztą nie należy się tego wstydzić, gdyż nawet latająca „kreacja" przyrody — ptak, jak wykazały ba-metrów.



Aparat do nauki „ślepego" latania, zastosowany w jednej ze szkół francuskich.

dania, z chwilą utracenia widoczności zaczyna się czuć w powietrzu nieswojo. Zauważono, iż ptaki w swych wędrówkach ponad górami wolą często nadłożyć kilkaset kilometrów, niż przelatywać przez mgły.

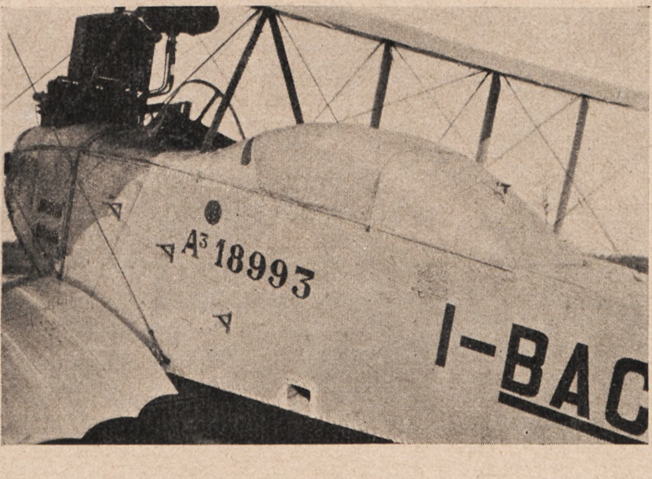
Nie możemy również, wracając do człowieka, zapomnieć o momencie psychologicznym. Mgła wywołuje normalnie szkodliwy stan psychiczny, na który składa się jakiś nieokreślony niepokój i strach przed nieznanem niebezpieczeństwem, prowadzący często do decyzyj nieobliczalnych w skutkach. Sądzimy, iż jest to jedna z przyczyn nieudawania się lotów transatlantyckich, które zwykle muszą się odbywać w gęstej mgle, spotykanej nad oceanem na wysokości około 1.500

Toteż należy podziwiać dobrą orjentację Lindbergha, który przystosował kabinę swego samolotu do prawie ślepego prowadzenia i odbył szereg lotów treningowych, korzystając przy manewrowaniu wyłącznie z instrumentów pokładowych.

Przyrządom tym należy poświęcić najwięcej uwagi, zajmując się lotem „ślepym". Nadmienię krótko, bo rzecz cała już wielokrotnie była omawiana w prasie lotniczej, m. in. w „Młodym Lotniku", iż kierunkowość lotu na utartych szlakach powietrznych można dziś swobodnie utrzymać drogą radjotelegraficzną, wysyłając np. trzema pasami trzy tony. Pilot leci wzdłuż tonu pasa środkowego, a skręciwszy przypadkiem w bok, dostaje się w sferę nadawania innego tonu, mając możność skorygować natychmiast kierunek.

Urządzenie powyższe nie rozwiązuje jednak sprawy równowagi lotu. Celem jej zapewnienia umieszcza się zwykle zespół przyrządów, obejmujący: a) indykator szybkości względnej, b) skrętów, c) szybkości wznoszenia, d) pochylenia osi płatowca względem poziomu i e) sondę akustyczną, lub elektryczną. Pierwszy z nich zabezpiecza od katastrofalnego przeciągnięcia płatowca, drugi wskazuje położenie osi poprzecznej, sonda zaś pozwala znaleźć rzeczywistą odległość od ziemi.

Celem zmuszenia pilota do — jeśli można tak powiedzieć — oder-





Płatowiec włoskiej fabryki Breda, przystosowany do „ślepego" szkolenia.

wania oczu od ziemi i przyzwyczajenia do posługiwania się wyłącznie przyrządami nawigacyjnemi, zbudowano płatowce o podwójnem sterowaniu, w których jedno miejsce jest okapotowane.

Okazuje się, choćby z enuncjacyj włoskich p. de Risky, że przyrządy pokładowe, chociaż dalekie jeszcze od doskonałości, pozwalają jednak uczniom szkoły Breda wykonywać loty wraz ze startem i lądowaniem bez posługiwania się wzrokiem. Dla tak wyszkolonych pilotów, mgła jest, rzecz prosta, zjawiskiem nieszkodliwem, niewytrącającem, nawet dosłownie biorąc, z równowagi. Projektowane jest wprowadzenie na wielkich maszynach komunikacyjnych ślepego stanowiska sterowniczego, korzystającego tylko z pomocy przy lądowaniach i starcie pilota, mającego zapewniony rozgląd.

Tak, powoli lotnictwo, uniezależniając się od względów atmosferycznych, dąży do maximum regularności i bezpieczeństwa.

Należy życzyć, aby konstruktorzy i wynalazcy zajęli się dziedziną instrumentów pokładowych, stosunkowo mało popularną, od której rozwoju w znacznej mierze będą zależały losy żeglugi powietrznej.

LOTNICTWO SPORTOWE ODRODZONEJ ITALJI

Jak na starożytny Rzym zwrócone były oczy całego świata, tak jego spadkobierczyni, Italja, stanowi dotąd Mekkę dążeń wszystkich bardziej przedsiębiorczych jednostek. W związku z tem, z chwilą powstania turystyki lotniczej zainteresowanie się tym pięknym krajem wzrosło jeszcze silniej, tembardziej, że, jak zaraz zobaczymy, turystyka i sport lotniczy mają tam wyjątkowo pomyślne warunki rozwoju.

„Powietrze włoskie".

Italja faszystowska dąży wytrwale do zajęcia podobnego stanowiska mocarstwowego, jakie ongi było udziałem Rzymu. Jak wtedy morze Śródziemne było uważane za morze wewnętrzne Imperjum, tak teraz „powietrze włoskie", czyli sfera lotniczych wpływów włoskich, ma sięgać dużo dalej, niż właściwe granice terytorjalne.

Szczęśliwe położenie geograficzne, stwarzające z półwyspu Apenińskiego węzeł lotniczy, przedewszystkiem pomiędzy Europą a Afryką, a również dogodną drogę dla bardziej dalekobieżnych marszrut napowietrznych, do Ameryki Południowej, Indji i Australji, stanowi punkt wyjścia dla tych śmiałych dążeń. Dążenia te nie pozostaną zapewne bez następstw. Pomost włoski daje lotnictwu międzynarodowemu, w porównaniu z sąsiedniemi półwyspami, Pirenejskim i Bałkańskim, zbliżającemi również Afrykę do Europy, korzyści zupełnie wyraźne: gotową do czynu pomoc państwa, zajmującego dziś w lotnictwie jedno z miejsc czołowych.

Ponieważ na naszym globie jest pięć razy więcej mórz niż lądów, nieraz więc wypowiadane jest zdanie, że rozwój lotnictwa powinien pójść w kierunku „morskim". Bodaj, że ta koncepcja znalazła najwięcej zwolenników we Włoszech.

Jest to zrozumiałe, jeżeli się uwzględni, że włoska linja brzegowa morska jest bardzo bogato rozwinięta, istnieją zaś bardzo poważne trudności przy urządzaniu lotnisk lądowych w tym naogół górzystym kraju. Pozatem koszty użytkowania wodnosamolotu mogą być niższe od samolotu lądowego, przynajmniej we włoskich warunkach klimatycznych, ponieważ w tym wypadku zbędnem jest zakupywanie i urządzanie drogich lotnisk lądowych, a przytem brak podwozi i pneumatyków obniża koszt eksploatacji płatowca. Oto dlaczego we Włoszech rozpowszechnione są bardzo szeroko wodnosamoloty, względnie amfibje, a lotniska wodne rozbudowywane są w całym kraju.

Nie dość na tem. Włochy pierwsze na świecie budują wielkie śródlądowe lotnisko wodne. Powstaje ono pod Medjolanem obok dotychczasowego lądowego. Lotnisko to umożliwi bezpieczny przelot wodnosamolotów wpoprzek półwyspu i, po części — wgłąb lądu.

Ponieważ wartość turystyczna Włoch, obok spuścizny kulturalnej Rzymu i pięknej przyrody, polega również w znacznym stopniu na atrakcjach morskich, więc możność rozwoju obu odłamów lotnictwa, lądowego i wodnego, nabiera tembardziej pomyślnego znaczenia dla sportu lotniczego w tym kraju.

Lecz położenie geograficzne i górzystość Italji jeszcze pod trzecim względem czynią z niej wymarzony teren sportowy, mianowicie w dziedzinie szybownictwa. Nigdzie może w Europie niema kraju tak bardzo wystawionego na działanie okresowo - zmiennych, silnych wiatrów morskich, jak na półwyspie Apenińskim. Nic więc dziwnego, że sport szybowcowy, odniedawna zapoczątkowany, rozwija się we Włoszech bardzo pomyślnie.

Rozwój lotnictwa sportowego.

Przemysł lotniczy włoski szczyci się tem, że był jednym z pierwszych, który wyprodukował samoloty sportowe. Były to archaiczne trójpłaty, Pensuti i Ricci, oraz inne. Następnie jednak, t. j. przed powstaniem faszyzmu, Włochy dały się wyprzedzić zagranicy na polu lotnictwa sportowego.

Po zakończeniu wojny europejskiej lotnictwo włoskie przeżyło szereg lat w bezczynności i upadku. Dopiero rząd faszystowski, a dokładniej „Il Duce", premjer Benito Mussolini, postawiwszy lotnictwo na czele swego programu odrodzenia ojczyzny, dźwignął je z upadku i doprowadził stopniowo do dzisiejszego kwitnącego stanu.

W roku 1928 rząd włoski zdecydował podjąć planową akcję rozbudowy lotnictwa turystycznego i sportowego, zakreślając sobie przytem bardzo poważny program działania. Jednocześnie rząd postanowił zerwać z polityką półśrodków i źle zrozumianej oszczędności. Zostały więc kolejno zorganizowane i konsekwentnie przeprowadzone do końca konkursy na najlepszą awjonetkę, oczywiście łącznie z najlepszym silnikiem. Obydwa miały być bezwarunkowo wyrobu krajowego. Wyniki konkursu przeszły najśmielsze oczekiwania. Przemysł lotniczy włoski, zresztą posiadający już poważne tradycje, stanął na wysokości zadania.

W tym mniej więcej również czasie włoskie samoloty sportowe po raz pierwszy biorą udział na widowni międzynarodowej, uczestnicząc mianowicie w locie okrężnym dookoła Europy i otrzymując korzystną klasyfikację.

Z tą chwilą Włochy doganiają zagranicę w dziedzinie lotnictwa słabosilnikowego.

Wspomniane konkursy wzmogły szlachetne współzawodnictwo przemysłu włoskiego. Dzięki temu Italja może się dzisiaj poszczycić poważnym dorobkiem w postaci szeregu samolotów o wysokich zaletach. W związku z tem, sfery kierownicze zdecydowały, iż przyszedł czas przyśpieszenia wyboru z pośród istniejących maszyn typów rzeczywiście najlepszych, aby na nich oprzeć dalszy rozwój, nie czekając na samorzutne wyeliminowanie materjału nieodpowiedniego przez samo życie. W tym właśnie celu organizuje się obecnie tak zwany Circuito Aereo d'Italia, czyli włoski lot okrężny.

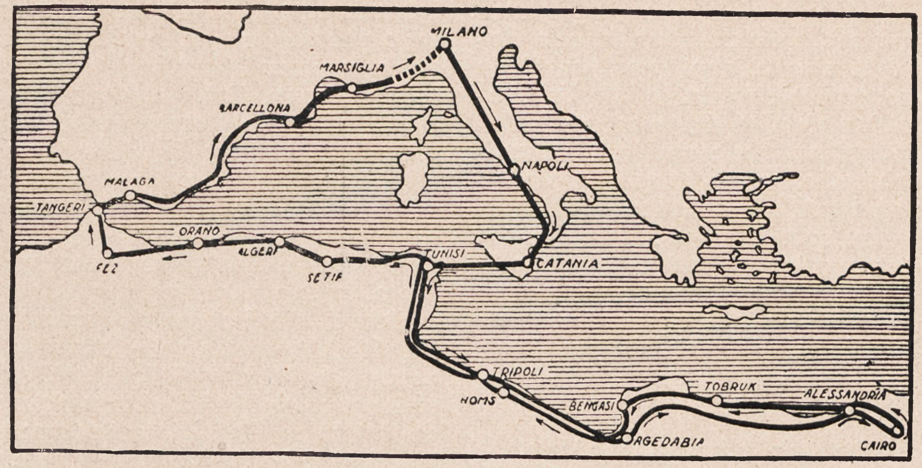
Warunki tego lotu będą ciężkie. Będzie on prawdziwą próbą eliminacyjną, która zdecyduje o przyszłości różnych, istniejących obecnie typów włoskich samolotów sportowych. Zato nagrody wyniosą w łącznej sumie jeden miljon lirów!

Publiczność włoska może teraz już być pewną, że po zakończeniu konkursu odpadną ostatecznie maszyny nieodpowiednie, reszta zaś będzie mogła zadowolić najsurowsze wymagania fachowego klienta. Wdodatku będą to samoloty „italianissimi", a trzeba wiedzieć, że walka o samowystarczalność jest we Włoszech bardzo popularna.

Należy dodać, że rząd włoski, pobudzając, raczej do samodzielnego życia, nie zaś tylko opiekując się lotnictwem słabosilnikowem, rozwiązuje tem samem zagadnienie lepszej gotowości bojowej Italji lotniczej. Dzięki mianowicie wzmożonej produkcji awjonetek możliwe było założenie wielu stowarzyszeń lotniczych, gdzie wojskowi w rezerwie mają możność odbywania lotów, tak dla zadowolenia własnego, jak i w celu stałego utrzymania na właściwym poziomie swych kwalifikacyj lotniczych, wymaganych na wypadek wojny.

Lot śródziemnomorski Rasini'ego.

Dnia 16 grudnia r. ub. inżynier pilot Mario Rasini z Giorgetti'm, jako mechanikiem, wylatuje na awjonetce Breda B. 15 z lotniska wytwórni w Cinisello pod Medjolanem, aby po pięciu godzinach przybyć do stolicy Włoch południowych, Neapolu, który ma być pierwszym etapem dłuższej podróży. Rasini przebywa następnie szczęśliwie morze i ląduje w Tunisie. Przelot nad pełnem morzem wyniósł 450 km. Dnia 20 grudnia nasz lotnik jest już w Kairze i szykuje się do drogi powrotnej.



Trasa lotu Rasiniego.

4 stycznia zastajemy Rasini'ego znów w Tunisie, skąd nie wraca jednak jeszcze do kraju, lecz kieruje się na zachód, wzdłuż wybrzeża śródziemnomorskiego Afryki, osiągając Gibraltar 14 stycznia i walcząc po drodze z niezbyt sprzyjającą pogodą. Następnie samolot zdąża wzdłuż Hiszpanji, okrążając w dalszym ciągu od zachodu morze Śródziemne, kierując się do punktu wyjściowego. Pozostaje jeszcze ostatni etap: Marsylja—Medjolan.

Z Marsylji wylatuje Rasini 18 stycznia. Pogodna zwykle Riviera tym razem nieprzyjaźnie spotyka turystów, przyjmując ich „dziurami" w powietrzu. Właśnie całkiem niespodziewanie, w chwili podziwiania pięknego nadmorskiego krajobrazu, obramowanego Alpami, samolot wpada w silnie wzburzony żywioł powietrzny. Skutek jest taki, że Giorgetti, podrzucony na swem siedzeniu (oto są następstwa nie przypinania się pasem!), przebija głową cienki sufit kabiny i omal nie zostaje wyrzucony z samolotu. Zostaje się w nim tylko dzięki zatrzymaniu się w otworze sufitu, wybitym głową. Nieszczęście jednak sprawia, że spadochron, gotowy do użytku, otwiera się przedwcześnie, a wiatr rozwija go dalej w kierunku ogona...



Rasini i Giorgetti.

Niebezpieczeństwo staje się oczywiste. Rasini ląduje czemprędzej na plażę, a raczej na rozstawione sieci rybackie, suszące się na gorącem już słońcu styczniowem Riviery.

Uszkodzenia samolotu nie okazują się zbyt wielkie, jednakże ze względu na bezpośrednią już bliskość Medjolanu wypada zakończyć epopeję i samolot... wysłać koleją.

Bądź co bądź, Rasini, który, należy to podkreślić, dyplom pilota uzyskał **dopiero w grudniu poprzedniego roku,** wykonał piękny lot okrężny o ogólnej długości około 11000 km, wydając na to, w ciągu miesięcznej zgórą wycieczki powietrznej, niecałych 7000 lirów. Na lot tych rozmiarów nie jest to wiele.

Samolot Breda B. 15 jest naogół dość znany. Należy zaznaczyć, że posiada on urządzenie, dzięki któremu obie lotki jednocześnie dają się opuszczać podczas lądowania. Umożliwia to wylądowanie na terenach, mało mających wspólnego z normalnem lotniskiem. Na wypadek lotu w nocy, samolot posiada przepisowe światła oraz oświetlenie przyrządów pokładowych jak również latarnie, oświetlające teren przy lądowaniu.

Kadłub samolotu jest typu zamkniętego, przyczem wytwórnia dołożyła starań, aby maszyna była rzeczywiście wygodną tak dla pilota, jak również dla pasażera. Kabina jest szczelnie oszklona, przewidziano jednak możność odpowiedniej wentylacji wnętrza. Siedzenia w ten sposób są urządzone, iż nie jest bynajmniej trudne ani kłopotliwe stałe branie ze sobą spadochronu na każdy lot. Na bagaż osobisty istnieje odpowiednie miejsce. Silnik jest, niestety, obcy: Gipsy 85 — 100 KM.

Ostatnie rekordy światowe.

Na początku bieżącego roku Włochy zdobyły trzy rekordy światowe; wszystkie trzy w kategorji samolotów małej mocy (dwuosobowe o ciężarze samolotu pustego nie więcej 400 kg).

Pierwszym — jest rekord długości lotu w obwodzie zamkniętym. Poprzednim rekordmanem był pilot niemiecki, Edzard, który przeleciał z pasażerem 1601 km. na samolocie Focke-Wulf w sierpniu 1929.

Drugim — jest rekord długości czasu lotu. Rekord ten zdobyty został poraz pierwszy.

Trzecim — rekord wysokości lotu, będący dotąd w rękach amerykańskich.

Wszystkie trzy rekordy zdobył, znany jeszcze z czasów wojny, Renato Donati, obecnie pilot, oblatujący samoloty, wychodzące z wytwórni Fiat. W lotach rekordowych towarzyszył Donati'emu mechanik Capannini, ten sam, który swego czasu wraz z Ferrarin'em odbył pamiętny lot z Rzymu do Tokjo.

Wszystkie trzy rekordy zostały dokonane na awjonetce Fiat A. S. 1 z silnikiem Fiat A. 50 o sile 85—90 KM.

Pierwsze dwa rekordy miały przebieg następujący. Rankiem 19 stycznia r. b. o godzinie 9 minut 43 i 55 sekund samolot wystartował z lotniska Montecelio, kierując się na Ostję. Trasa obwodu zamkniętego, na którym miała się odbyć ta próba pobicia rekordu, była tak dobrana, aby w razie niesprzyjającej pogody na jednym odcinku, pilot mógł porozumieć się z obsługą, (chronometryści i t. p.), czuwającą nad wypełnieniem warunków, poczem w razie potrzeby kontynuować lot na odcinku odpowiedniejszym. Samolot pozostawał w powietrzu do całkowitego wyczerpania się benzyny. Nastąpiło to dnia następnego o godzinie 2 minut 48 i 9 sekund po południu. Maszyna więc pozostawała w powietrzu bez przerwy przez 29 godzin 4 minuty i 54 sekundy. Cały lot oraz lądowanie odbyły się bez zarzutu. Tak więc dwa rekordy światowe przeszły jednocześnie w ręce włoskie, gdyż po obliczeniu okazało się, że samolot przeleciał rekordową cyfrę 2747 kilometrów w wyznaczonym obwodzie zamkniętym.

Donati nie jest nowicjuszem w dziedzinie rekordów. W roku 1927 zdobył on już dla Włoch rekord światowy wysokości, wznosząc się do 11200 m. Rekord ten poprzednio posiadały Stany Zjednoczone.

Samolot rekordowy, Fiat A. S. 1, nie został bynajmniej specjalnie zbudowany w tym celu, jak to bywa praktykowane. Jest to zwykły samolot seryjny, konstrukcji mieszanej: drzewo-metal. Silnik Fiat A. 50 jest typu gwiazdowego i rozwija moc 85 — 95 KM.

Trzeci rekord światowy, mianowicie wysokości lotu, przeszedł w ręce Włoch dnia 21 lutego r. b.

Znowu tasama załoga na tymże samolocie wznosi się ze znanego już nam lotniska w Montecelio. Na wysokości 4200 metrów lotnicy zaczynają korzystać z aparatów do oddychania, przyczem, jak się potem okazało, zużyli podczas lotu 150 metrów sześciennych tlenu.

Ciekawym jest szczegół, że na wysokości 5000 metrów, wskutek silnego mrozu części samolotu pokryły się obficie szronem, który zniknął następnie na 6000 metrach, gdzie powietrze zastali cieplejsze.

Jeszcze 54 metry i Donati bije rekord swego poprzednika, kapitana lotnictwa angielskiego De Havilland'a. Nie zadawalając się tem, Donati wznosi się wyżej, pragnąc w ten sposób utrudnić zadanie następnym rekordmanom. Jednakże na wysokości 6782 metrów dosięga go zimny prąd powietrza, wskutek czego samolot pomimo wysiłków pilota traci na wysokości. Nie mając nadziei przezwyciężenia krnąbrnego żywiołu, a mając już benzynę na wyczerpaniu, Donati czuje się zmuszonym wylądować, zapisując wszelako na swoje dobro rekord światowy, o 728 metrów przewyższający cyfrę dotychczas osiągniętą w tej kategorji.

Awjonetką do najdalszej kolonji.

W roku bieżącym włoscy pilocisportowcy, syci zwycięstw we własnym kraju, mają zamiar podjąć następny etap swej działalności. Hasłem Włoch jest połączenie metropolji drogą powietrzną z najdalszą kolonją włoską, Somalją, nad oceanem Indyjskim. Wysuwany jest przytem warunek nie lądowania po drodze na terytorjum obcem. Zadanie to wymaga wykonania lotu na przestrzeni 2700 km, gdyż taka właśnie jest odległość, dzieląca Libję włoską w północnej Afryce od granicy następnej kolonji, Erytreji nad morzem Czerwonem. Stąd już do Somalji jest stosunkowo niedaleko.

Zadanie to wykonał świetnie Francis Lombardi, lecąc na wspominanej już awjonetce Fiat A. S. 1. Lombardi wyleciał z Rzymu 12 lutego w towarzystwie dodatkowego... zbiornika na benzynę (zamiast pasażera), koniecznego ze względu na owe 2700 km. lotu bez lądowania, które musiał pokonać. Początek przedsięwzięcia nie zapowiadał się zachęcająco, gdyż w połowie etapu, zaraz za Trypolisem, wypada mu lądować z powodu złego działania silnika. Okazuje się, iż silnik jest w porządku, zato benzyna nie zupełnie czysta... Jednakże następny „skok“ — przez obce terytorjum — przez Egipt i Sudan, udaje się jak nie można lepiej. W 22 godziny samotny lotnik włoski przebywa bez przeszkód całe 2700 klm.

Dnia 18 lutego Lombardi staje u celu. Celem tym jest miasto Mogadiscio w Somalji. Podróż wyniosła ogółem 8240 km. (w sześciu etapach), na co zostało zużytych łącznie 65 godzin i 43 minuty.

„Skok“ przez Egipt i Sudan stanowił oczywiście najtrudniejszą część lotu. Na przekór pustynnemu charakterowi tych krajów, zaraz na wstępie po przekroczeniu granicy egipskiej samolot dostał się w gęste chmury deszczowe i w przeciągu godziny pilot musiał lecieć prawie pociemku w szalonej ulewie. Niebawem jednak pogoda się poprawiła. Za piramidami Lombardi miał sposobność podziwiania oryginalnego widoku, mianowicie ruchu lotnych piasków pustyni, sfalowanych na kształt bałwanów morskich. Tumany piasku podnosiły się przytem coraz wyżej i wyżej, a wkrótce zaczęły zagrażać dobrej reputacji silnika. Naprożno pilot usiłował, wznosząc się wyżej, pozbyć się niemiłego sąsiedztwa. W końcu, na wysokości około 2500 metrów, udało się przecież Lombardi'emu pozostawić żółtą chmurę pod sobą.

Samolot Lombardi'ego nieraz już

brał udział w różnych lotach turystycznych w kraju i zagranicą, był więc już dosyć „spracowany". Tembardziej zasługą jest wytwórni, że samolot ten ani razu nie zawiódł podczas tego imponującego raidu.

Wspaniały triumf Lombardi'ego wywołał falę zachwytów w całych Włoszech oraz w kolonjach. W Somalji Lombardi spotykany był nadzwyczaj entuzjastycznie. Sam premjer Mussolini oraz minister lotnictwa, Italo Balbo, posłali mu telegramy z serdecznemi powinszowaniami.

Druga Krajowa Wystawa Lotnictwa Sportowego w Rzymie.

Jak widzimy, lotnictwo sportowe Italji ma zdrowe podstawy rozwoju i ma czem się pochwalić. Wyniki konkursu oraz lotu okrężnego, o czem wyżej była mowa, sprecyzują jeszcze dokładniej przyszłe możliwości oraz kierunki rozwojowe tego lotnictwa.

Przy sposobności zaś należy jeszcze dodać, że właśnie obecnie (od 23 maja do 8 czerwca) można w Rzymie na wystawie lotnictwa sportowego przyjrzeć się lotnictwu temu zbliska, tembardziej, że program wystawy przewiduje szereg interesujących pokazów.

B. J. Popławski.



ROZSTRZYGNIĘCIE KONKURSU BEZPIECZEŃSTWA LOTU

Wielki konkurs bezpieczeństwa lotu, ufundowany przez przemysłowca Guggenheima z nagrodą w kwocie 100.000 dolarów, był przez okres ubiegłych dwóch lat osią zainteresowań konstruktorów lotniczych. Mówiono o rewelacyjnych nowościach, które pchną dzisiejszy płatowiec na nowe tory, puszczano najdziwaczniejsze „kaczki" w prasie lotniczej celem odstraszenia konkurentów. Dziś, gdy Curtiss'owski „Tanager" otrzymał swe 100,000, a pozostali zawodnicy stali się realną, odfotografowaną rzeczywistością, musimy z przykrością skonstatować fakt, iż nowości nie dano żadnej.

Wszystkie pomysły z konkursu, dające jakie takie wyniki, były już wielokrotnie stosowane i tylko dowcipnemu ich skoordynowaniu zawdzięczać należy możność podpadnięcia pod ciężkie warunki, stawiane zawodnikom. Z pośród warunków wymienić należy: szybkość pozioma max. większa od 177 km/godz., minimalna — mniejsza od 56,3 km/godz., w locie szybowym szybkość min. mniejsza od 61,1 km/godz., kąt planowania mniejszy od 8°, wybieg przy lądowaniu mniejszy od 30,5 m, przy lądowaniu ponad bramką wys. 10,7 m., odległość do miejsca zatrzymania się samolotu mniejsza od 91,5 m, start krótszy od 91,5 m, odległość miejsca startu od przelatywanej przeszkody o wysokości = 10,7 m, niedłuższa od 153 m, świadectwo lotu z puszczonemi sterami w obrębie szybkości od 72 do 161 km/godz., oraz możność manewrowania na ziemi w obrębie placu 153 m × 153 m.

Ograniczeń było więc dużo. Najcięższe może dotyczyły zmian szybkości w granicach dotychczas niespotykanych. Trudno się wobec powyższego dziwić, iż z zameldowanych 27 płatowców zaledwie 15 stawiło się na start, tylko zaś dwa, to jest Curtiss-Tanager i Handley-Page - Gugnunc, jedyny zresztą przedstawiciel Europy, zdołały częściowo wypełnić warunki.

Według środków, jakiemi konstruktorzy starali się osiągnąć wskazane wyżej wyniki, można podzielić płatowce na następujące grupy:

a) ze skrzydłem szczelinowem (Ford-Leigh),

b) ze zmiennym profilem (opuszczane klapy na tylnej krawędzi skrzydła); z nich należy wymienić Fleet, Mc. Donnell, Schröder-Wentworth,

c) z cechami wymienionemi pod a) i b) (zwycięski Tanager, Gugnunc, Cunningham-Hall),

d) ze zmienną powierzchnią nośną (Uppercu - Burnelli Aircraft Corp.),

e) ze zmiennym kątem natarcia (Taylor).

Rezultatem konkursu Guggenheima jest wskazanie jeszcze raz na ważną rolę, jaka przypadnie skrzydłu szczelinowemu w konstrukcjach lotniczych.

Zmiana szybkości, jaką osiągnął Tanager w stosunku 1:3,66 jest naprawdę rzeczą niezwykłą, posuwającą o parę kroków naprzód sprawę bezpieczeństwa.

Zaznaczamy jednak jeszcze raz, iż osiągnięte wyniki zawdzięczać należy stosunkowo nieznacznym ulepszeniom, gdyż nawet rewelacyjne jakoby lotki Curtiss'a (system t. zw. wolny) były już swojego czasu stosowane w Niemczech przez Klemm'a w postaci półokrągłych skrzydełek końcowych.

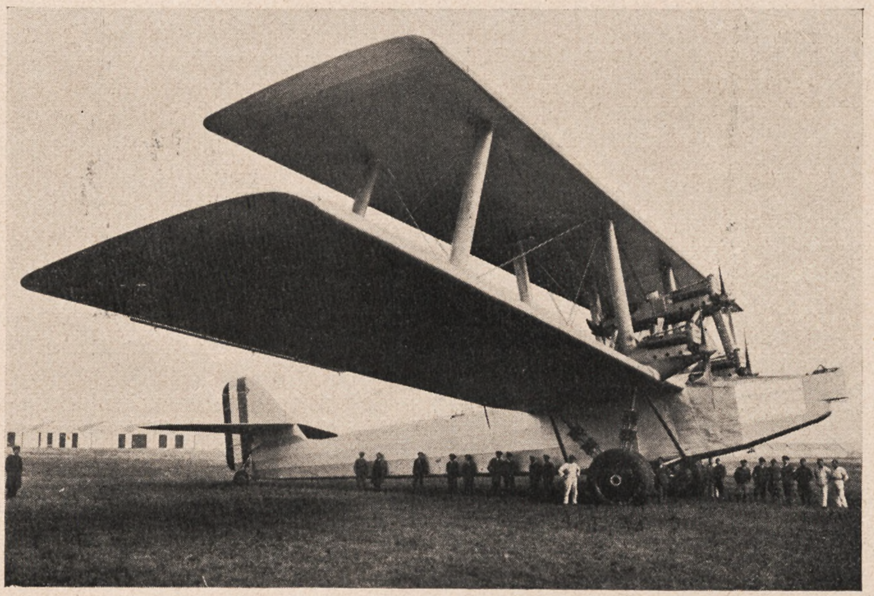
Tabela wyników osiągniętych przez płatowiec Curtiss - Tanager.

Największa szybkość w locie poziomym	180,2 km/godz.
Najmniejsza szybkość w locie poziomym:	
a) przy otwartej szczelinie i opuszczonych klapach	49,3 km/godz.
b) przy otwartej szczelinie i neutralnych klapach .	56,0 km/godz.
c) przy zamkniętej szczelinie i opuszczonych klapach	57,0 km/godz.
d) przy zamkniętej szczelinie i neutralnych klapach	66,8 km/godz.
Najmniejsza szybkość planowania:	
a) przy otwartej szczelinie i opuszczonych klapach	59,7 km/godz.
b) przy otwartej szczelinie i neutralnych klapach .	67,8 km/godz.
c) przy zamkniętej szczelinie i opuszczonych klapach	64,9 km/godz.
d) przz zamkniętej szczelinie i neutralnych klapach	78,6 km/godz.
Wybieg przy lądowaniu z zatrzymanem śmigłem	27,5 m.
Odległość p-tu zatrzymania od przeszkody 11 m. wysokości	90,0 m.
Długość startu	91,0 m.
Najmniejszy kąt planowania	6°
Maksymalny kąt planowania przy 59 km/godz.	14°

CAPRONI 90 P. B.

Włochy uzyskały ostatnio w postaci płatowca Caproni 90 P. B. znaczną przewagę nad innemi państwami w sferze prowadzonych nieoficjalnie, ale zato przez wszystkich z wielkim zapałem, zbrojeń powietrznych.

Płatowce tego typu powinny otworzyć nowe widoki dla taktyki walki powietrznej, pozwalając przenosić wielkie



Włoski płatowiec bombardowy Caproni 90 P. B.

ilości substancyj wybuchowych i trujących do bardzo nawet odległych połaci nieprzyjacielskiego kraju. Wszystkie dotychczasowe płatowce do bombardowań, nie wyłączając nawet Barling-Bomber'a, są wobec Caproniego 90 P. B. materjałem, wojskowo biorąc, bez porównania mniej wartościowym.

Olbrzym Caproniego, ważący 45 ton i posiadający 6 × 1000 KM motorów Isotta Fraschini, uzbrojony jest, poza bombami, w siedem karabinów maszynowych. Z tych ostatnich 5 umieszczono w kadłubie, 1 na górnem skrzydle oraz 1 w części ogonowej, redukując martwą przestrzeń obstrzałową prawie do zera. Załoga składa się z 8 ludzi, a mianowicie: dowódcy, dwóch pilotów, radiotelegrafisty i czterech strzelców.

Promień działania samolotu wynosi normalnie 2000 km, może być jednak powiększony, kosztem zapasu bomb, do 4000 km.

Dodać należy, iż firma Caproni, specjalizująca się w konstrukcji stalowej, zbudowała już kilka płatowców—olbrzymów, dotychczasowe jednak były bez wybitniejszego znaczenia.

PROGRAM L. L. „LOT" NA CZAS NAJBLIŻSZY

Zamierzenia L. L. „Lot" w roku 1930 podzielić możemy na dwie części, odnoszące się do linij krajowych i zagranicznych.

Cała polityka w eksploatacji połączeń krajowych dąży do stworzenia kilku baz wypadowych dla linij dalszych, idących zagranicę.

Takiemi typowemi lotniskami, przewidzianemi w ewentualnej zagranicznej komunikacji mają się stać w tym roku: Lwów i Poznań.

Poznań—to nasza brama wypadowa na zachód Europy. Gdańsk ma połączenie z linjami „Lufthanzy', spełnia więc już swoje zadanie. Lwów — to droga na wschód, do Rumunji i Rosji. Niestety z powodu zbyt skąpego budżetu, o uruchomieniu dalszej komunikacji krajowej mowy być nie może. Zostanie tylko doprowadzony do końca program rozbudowy lotnisk i urządzeń portowych, przewidzianych w zeszłym roku. Skasowane zostaną na wszystkich linjach przeloty podwójne, a także nie zostanie wznowiona linja okrężna z czasów P. W. K.

W polityce eksploatacji linij zagranicznych mają zajść w najbliższym czasie dość poważne zmiany. Zamierzenia Ministerstwa Komunikacji idą do opanowania wschodu Europy, przy równoczesnem utrzymywaniu linij, istniejących na zachodzie.

Idąc w myśl tej polityki, zawarta została umowa komunikacyjna z Rumunją, również zakończone zostały rokowania o połączenie Warszawy z Berlinem. Zawarcie umowy warunkuje wejście w życie traktatu handlowego polsko-niemieckiego. Konkretnie można stwierdzić, że dn. 1. VI. zostanie otwarta komunikacja z Bukaresztem via Lwów — Czerniowce — Galaz. W dniach najbliższych udaje się do Bukaresztu dyrektor L. L. Lot p. inż. Makowski po odbiór koncesji rumuńskiej.

LOTNICTWO W BUDŻECIE PAŃSTWOWYM 1930/31

Wydatki państwowe na lotnictwo znajdują się w budżetach: Ministerstwa Komunikacji — lotnictwo cywilne, oraz Ministerstwa Spraw Wojskowych — wojskowe.

Zwyczajny budżet Wydziału Lotnictwa Cywilnego M. K. przewiduje we wpływach 21 tys. *), w wydatkach — 8 milj. 290 tys. zł. Nadzwyczajny: wpływy — 1½ milj., wydatki — 5 milj. zł. Razem więc Państwo przeznacza na lotnictwo cywilne netto około 11,7 milj. gdy budżet na rok ubiegły przewidywał 14 milj. 210 tys. zł.

Budżet lotnictwa wojskowego wynosi: wpływy — ½ milj., wydatki 21 milj. 854 tys. zł. W roku zeszłym wydatki netto określone były sumą 23 milj. zł. Po zsumowaniu wydatków i odliczeniu wpływów dowiemy się, że w bieżącym roku budżetowym lotnictwo rozporządza sumą zł. około 33 milj., gdy w roku ubiegłym miało przeszło 37 milj zł. Mimo niewątpliwego wzrostu potrzeb, dotacje Państwa na lotnictwo zmalały w porównaniu z r. z. o przeszło 10%.

Wymienione budżety nie uwzględniają, rzecz prosta, wydatków na zarząd centralny (uposażenie i wydatki administracyjne), obu szefostw lotnictwa (Dep. Aeron. i Wydz. Lotn. Cyw.). Wydatki te zawierają ogólne koszty zarządu centralnego ministerstw, którym lotnictwo podlega.

Jak przedstawiają się poszczególne pozycje budżetu lotnictwa cywilnego?

Wpływy — 1½ milj. zł.

Zwrot przez linje lotnicze wartości sprzętu zakupionego przez M. K. — 1.490 tys., opłaty administracyjne, zwrot części kosztów umundurowania etc. — resztę.

Wydatki zwyczajne 8.290.800 zł.

Konserwacja lotnisk, radjostacji i t. p. — 843 tys., nadzór techniczny nad budową i eksploatacją samolotów — 93 tys. Subwencje — 6 milj. (lotnictwo komunikacyjne — 5.510 tys., sport lotniczy, zatytułowany „lotnictwo szkolne"— 350 tys., inne subwencje — 140 tys.). Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — 672 tys. Meteorologja — 175,4 tys. Badania lekarskie — 50 tys. Rady fachowe, komisje specjalne i t. p. — 17,2 tys. Uposażenie zawiadowców portów, kontrolerów i t. p. oraz służby pomocniczej (ogółem 31 osób) wraz z innemi wydatkami osobowemi — 169,3 tys. Pomieszczenie — 99 tys. Wydatki biurowe 20 tys. Wydawnictwa — 58 tys. Różne — 94 tys.

Wydatki nadzwyczajne — 5 milj.

Suma ta jest przeznaczona, bez ściślejszego podziału, na rozbudowę lotnisk i urządzeń portowych, w szczególności na dokończenie budowy hangarów na Okęciu, w Skniłowie, na Ławicy i w Rakowicach, budowę domów administracyjnych, radjostacyj etc. oraz na zakup prototypów płatowców i silników lotniczych (800 tys. zł.).

---

*) Wszystkie sumy będą zaokrąglone.

NASI PILOCI KOMUNIKACYJNI

Drugi już zkolei pilot L. L. Lot, p. Klemens Długoszewski, święcił niedawno swój 500.000-y kilometr, przeleciany w służbie lotnictwa cywilnego. Takie sobie okrągłe pół miljona, a zastanówmy się w jakich to okolicznościach i warunkach mijają te kilometry, aż dosięgają cyfr astronomicznych.

Nie jest to zadanie łatwe, chociaż lata się na starych, utartych szlakach. Spróbujcie sami w mgłę lub szarugę jesienną trafić do oddalonego portu. A polskie lotnictwo komunikacyjne ma już swą chlubną kartę, podziwiane jest przez obcych z powodu swej punktualności i regularności lotów. Wszak w Wiedniu utarło się wyrażenie: „Polnische Wetter“ — pogoda, przy której zamiera całkowicie ruch lotniczy i tylko gdzieś z mgły, czy burzy śnieżnej wyłania się aparat ze znakami polskiemi.

Jest to bodaj najładniejsze świadectwo obowiązkowości i odwagi naszych pilotów. Czasami leci pilot tuż nad ziemią, w przerwach między jedną a drugą falą śnieżycy, próbuje odczytać nazwy stacyj kolejowych i, wkońcu, choć z opóźnieniem, doprowadza aparat do celu. To też, mając ludzi tak zamiłowanych i wytrawnych, L. L. Lot poszczycić się mogą prawie 100%-ą regularnością i zupełnem bezpieczeństwem, zdobywając w ten sposób coraz większe zaufanie u szerszego społeczeństwa.

Zapoznajmy się teraz szczegółowiej z naszymi pilotami.

Najstarsi pracują już od roku 1923. Dwaj z pośród nich ukończyli chlubnie pierwsze pół miljona. Są to pp. K. Burzyński i wyżej wspomniany, Klemens Długoszewski. Następna piątka nie odbiega zbytnio od pierwszych, gdyż piloci T. Dmoszyński, T. Karpiński, J. Mitz, St. Płonczyński i Mieczysław Witkowski przelecieli każdy zgórą 400.000 km. Panowie: Z. Barciszewski i L. Tokarczyk przekroczyli już dawno swój 300.000 km., 200.000 km. mają poza sobą piloci: J. Jakubowski, Wł. Klisz, F. Pecho i L. Satel.

Czterech następnych minęło 100.000 km. Są to pp.: K. Bocheński, Br. Lewicki, A. Sławiec i Antoni Świtalski.

Wreszcie pp.: J. Bargiel, Wł. Kotarba i O. Nartowski, od niedawna mianowani „rycerzami skrzydlatej floty komunikacyjnej“, zbliżają się wielkiemi krokami ku pierwszym 100.000 klm.

ZJAZDY KLUBÓW LOTNICZYCH

W dn. 12 kwietnia obradowały w Warszawie zjazdy klubów lotniczych, poświęcone omówieniu programu działalności lotnictwa sportowego w r. 1930/31 oraz rekonstrukcji reprezentacyjnych organów klubów, wobec uchwały zjazdu grudniowego o afiljacji klubów do ARP.

OBRADY AEROKLUBÓW AKADEMICKICH.

O godz. 11-ej rozpoczął obrady zjazd Aeroklubów Akademickich. Na porządku dziennym znajdowały się sprawozdania z działalności władz Związku A. A., referaty o sytuacji klubów, dyskusja i rezolucje oraz wniosek o likwidację Związku.

Po zagajeniu, w którem Zjazd uczcił pamięć zmarłych kolegów, i wyborze p. profesora Pruszkowskiego na przewodniczącego, prezes Zarządu Gł. A. A., p. Osiński, złożył sprawozdanie z działalności rocznej Zarządu Głównego, uzupełnione przez skarbnika, p. J. Wędrychowskiego, sprawozdaniem kasowem.

Działalność Zarządu Gł. miała trzy główne cele: wyjednanie pomocy społecznej klubom na r. 1929/30, dążenie do konsolidacji klubów i wogóle lotnictwa sportowego, wreszcie propagandę sportu lotniczego. Zarząd Gł. rozpoczął swą działalność od konferencji z władzami i instytucjami, od których zależało poparcie, przedstawiając im program A. A. i dezyderaty. Na skutek tego zostało wydane zarządzenie o subwencjonowaniu lotów w klubach oraz „Postanowienia odnośnie pomocy klubom lotniczym”, wydane przez Dep. Aeron. w ścisłem porozumieniu ze Zw. Aer. Akad. Na wymienionych zarządzeniach oparła się cała przeszłoroczna działalność nietylko klubów akademickich, lecz także i innych. Dążąc do konsolidacji, Zarząd Gł. zwoływał często zebrania plenarne (razem 7) z udziałem delegatów wszystkich A. A. oraz zjazd nadzwyczajny. Opracował kalkulację szkolenia, współdziałał przy układaniu regulaminu szkolnego i terningowego oraz normował administrację i gospodarkę materjałową klubów.

Łączność Zarządu Gł. z klubami była bardzo ścisła. W okresie od marca do października, t. j. do chwili powstania Zrzeszenia, które przejęło większość funkcji Z. P. A. A., Zarząd Gł. wydał 57 okólników, w których szczegółowo informował kluby o pracach bieżących i zamierzeniach. Prowadzona była dokładna statystyka działalności A. A. na podstawie miesięcznych sprawozdań, regularnie składanych przez kluby. W dniu 25 maja Zarząd Gł. zwołał konferencję wszystkich klubów celem naradzenia się nad współpracą Aeroklubów Akademickich z innemi klubami i wyłonieniem ogólnoklubowej reprezentacji. Wynikiem tego było utworzenie Zrzeszenia Klubów Lotniczych, do którego A. A. przystąpiły przez Związek. Zarząd Gł. łączyła ze Zrzeszeniem unja personalna oraz wspólna administracja finansów. Z. P. A. A. sfinansował całą działalność Zrzeszenia. Czynności reprezentacyjne przejawiały się w udziale delegatów Zarządu Gł. w uroczystościach i zebraniach klubów, ufundowaniu nagród na zawody, oraz reprezentacji zewnętrznej. Zarząd Gł. starał się być filją warszawską poszczególnych klubów. Z tego tytułu załatwiał u władz centralnych sprawy, przekazywane mu przez kluby. Zarząd Gł. obywał się bez żadnej pomocy płatnej. Kończąc swe sprawozdanie, prezes podziękował kolegom za współpracę, szczególnie p. kpt. Halewskiemu, oraz podkreślił wybitną karność i zwartość Aeroklubów Akademickich,opartą na mocnem odczuwaniu wspólnoty i doskonałym doborze ludzi ze sobą współpracujących, wyrażając przekonanie, że tej zwartości nie osłabi nowa sytuacja, w której A. A. występować mają pojedyńczo.

Po wysłuchaniu sprawozdania Komisji Rewizyjnej, które złożył jej przewodniczący, p. Gąsiorowski z Poznania, Zjazd udzielił Zarządowi Głównemu absolutorjum, wyrażając prezesowi podziękowanie specjalne.

W dalszym punkcie porządku dziennego dyskutowano nad referatem Zarządu Głównego na temat sytuacji, w jakiej znajdują się kluby, przyjmując szereg rezolucyj i wniosków. Postanowiono jednomyślnie, że A. A. wystąpią na zebraniu Rady jako całość. Wyznaczono generalnego referenta i mówców.

Wobec powstawania Rady Klubów, Zarząd Gł. wystąpił z wnioskiem o likwidację Związku A. A. Po ożywionej dyskusji, zebrani postanowili jednomyślnie Związku nie likwidować, uznając dalszą potrzebę jego egzystencji. Nowy Zarząd Gł. wybrano w dotychczasowym składzie, t. j.: J. Osiński — prezes T. Gryżewski — sekretarz i J. Wędrychowski — skarbnik. Do Komisji Rewizyjnej powołani zostali na członków pp.: J. Gąsiorowski, E. Ekielski i R. Płoszek, na zastępców: pp. Borowski i Kwiatkowski.

W wolnych wnioskach delegaci A. A. W. poruszyli sprawę wystąpienia jednego z organów klubów, obrażającego władze lotnictwa sportowego oraz niektóre A. A. Zjazd solidaryzując się z obrażonemi klubami, uchwalił odpowiednie wnioski, przewidujące ostre sankcje na wypadek nieudzielenia satysfakcji.

LIKWIDACJA ZRZESZENIA

O godz. 5-ej odbyło się zebranie przedstawicieli wszystkich klubów lotniczych, na którem po krótkiem sprawo-

zdaniu zarządu postanowiono zlikwidować Zrzeszenie Klubów Lotniczych, przekazując jego agendy Radzie Klubów. Obradom przewodniczył p. dr. Piotrowski z Krakowa.

UKONSTYTUOWANIE SIĘ RADY KLUBÓW AFILJOWANYCH

Bezpośrednio po tem, kluby rozpoczęły obrady nad programem działalności, biorąc za podstawę oświadczenie Komisji Lotnictwa Sportowego, wygłoszone przez przedstawiciela K. L. S., p. majora Kwiecińskiego. Oświadczenie to zawierało budżet lotnictwa sportowego oraz poglądy Komisji na szereg najpilniejszych kwestji, związanych z działalnością klubów. Dyskusja była bardzo ożywiona. Rozpoczęli ją przedstawiciele Aeroklubów Akademickich, po nich przemawiali delegaci innych klubów. Szczególną siłą argumentacji odznaczały się wywody przedstawiciela najbardziej żywotnego klubu, A. A. K., p. dr. Piotrowskiego i prof. Pruszkowskiego, przyjęte oklaskami. Bardzo trafną ocenę sytuacji, popartą cyframi, dał p. inż. Rychter. Wiele ciekawego materjału do dyskusji wnieśli pozostali mówcy generalni, przedewszystkiem pp. inż. Gumowski z Lublina i inż. Karpiński z Białej.

Pośpiech i brak miejsca nie pozwala nam streścić całej dyskusji w tym numerze. Przytoczymy tylko najważniejsze uchwały i rezolucje, skierowane do Rady i K. L. S.

Lotnictwo sportowe w Polsce nie jest należycie traktowane. Brak mu przewidującego programu, obliczonego nie na doraźne, lecz trwalsze korzyści. Budżet jego jest stanowczo za mały i niewspółmierny do innych wydatków na lotnictwo. Działalność klubów musi się oprzeć przedewszystkiem na subwencjach państwowych. Subwencje te winny być pewne i zgóry ustalone. Nie mogą być zmieniane tak często, jak dotychczas. System pomocy klubom powinien uwzględniać dezyderaty klubów. Współpraca Komisji z klubami jest niewystarczająca i dotąd prawie nieistniejąca. Wobec tego, że kluby jedynie pośrednio, t. j. przez K. L. S., mogą zwracać się do władz i instytucji o pomoc, należałoby przewidzieć udział w pracach Komisji delegatów klubów lub przynajmniej takich osób, które stoją blisko ich działalności. Kluby stwierdzają, że przewidziana w budżecie K. L. S. pomoc na rok bieżący nietylko nie uwzględnia wzrostu potrzeb i konieczności dalszego rozwoju klubów, lecz, że zagraża utratą dzisiejszego stanu posiadania. Tak rozmiar, jak i charakter pomocy klubom, zreferowany przez K. L. S., odbiega od półoficjalnych zapewnień, udzielanych przedtem. Stawia to kluby w ciężkiem położeniu. Organizacja centrum odbiega od dezyderatów, stawianych na zjeździe wrześniowym; podział miejsc, terminy i warunki szkolenia utrudniają wielu członkom skorzystanie z tej jedynej okazji do wyszkolenia się przy wydatniejszej pomocy Państwa. Niektóre kluby wogóle nie mogłyby z tego skorzystać. Kluby w dalszym ciągu proszą o udzielenie im wystarczającej pomocy do tego, by mogły po kilka osób szkolić u siebie. Powstanie jednego centrum zamiast 8 szkół zredukowało znacznie efekty propagandowe działalności klubów. Wobec zorganizowania centrum ściśle na zasadach p. w. (obowiązkowe szybkie wstąpienie do wojska i t. p.) nie powinno ono obciążać budżetu sportu lotniczego.

Ponieważ fundusze są małe, należy nadal dążyć do koncentracji sportu lotniczego przez łączenie klubów, istniejących w tem samem mieście, przyczem za kryterjum przyjąć należy owoce dotychczasowej działalności. Propaganda sportu lotniczego jest zamała i częstokroć błędna. Społeczeństwo nie zdaje sobie jeszcze sprawy z działalności klubów, często ją źle rozumiejąc. Kluby uznają „Młodego Lotnika" za swój organ. Należy zapewnić klubom wpływ na wybór załogi maszyn, udających się na konkursy z ramienia polskich klubów. Trzeba ułożyć kalendarz zawodów i imprez lotniczych, opracować mistrzostwa. Omawiano również wlokącą się od roku sprawę Gdańska. Niestety i tym razem klub ten nie mógł otrzymać definitywnej odpowiedzi, na co może liczyć.

Rada Klubów ukonstytuowała się w sposób następujący: prezes — dyr. inż. W. Makowski, mjr. pilot, wiceprezes — prof. T. Pruszkowski, sekretarz — J. Osiński, członkowie (delegaci klubów): dr. Gaszyn, inż. Gumowski, kpt. Iżycki, inż. Karpiński, Ł. May, dr. Piotrowski, R. Płoszek, kpt. dr. T. Halewski, A. Rojecki i inż. Weber. Jednego miejsca w Radzie nie można było narazie obsadzić.

W obradach zjazdowych uczestniczyli: Z ramienia K. L. S. pp.: sekretarz A. R. P. mjr. Kwieciński, delegat Dep. Aeron. kpt. Skarżyński i referent Komisji, p. Kwaśniak.

Ze strony naczelnych organów klubów pp.: prof. Pruszkowski, red. Osiński, J. Wędrychowski i T. Gryżewski.

Poszczególne kluby reprezentowali pp.: kpt. Halewski, inż. W. Rychter i S. Iwanowski — A. A. W., dr. Piotrowski i E. Ekielski — A. A. K., Ł. May, S. Borowski i D. Sikorzanka — A. A. L., kpt. Iżycki, L. Rosiński i J. Gąsiorowski — A. A. P., A. Rojecki — A. A. Wil., inż. T. Gumowski i K. Rożański — L. K. L., dr. Gaszyn — Śl. Kl. L., inż. A. Karpiński — K. L. PWS, oraz inż. W. Krasicki — St. K. L.

Na początku obrad obecni byli pp.: red. Ostrowski i Otomański, reprezentujący Wielkopolski Klub Lotników.

UDZIAŁ POLSKI W RAJDZIE MIĘDZYNARODOWYM

W dniu 15 kwietnia upłynął ostateczny termin zgłaszania do Aeroklubu R. P. udziału w międzynarodowym konkursie samolotów turystycznych, który — jak wiemy — organizuje pod egidą F. A. I., w lipcu — sierpniu r. b. Aeroklub Niemiec.

A. R. P. otrzymał w terminie zgłoszenia szesnastu maszyn. Jak sobie przypominamy, ekipę oficjalną ma stanowić 6 sztuk RWD. Pozostałe 10 samolotów zgłosiły wytwórnie, kluby i L. O. P. P., a mianowicie: 4 szt. — P. W. S., 2 — P. Z. L., 2 — L. K. L., 1 — A. A. K. i 1 — K. W. LOPP. w Krakowie.

Lista zgłoszonych samolotów jest następująca:

Ekipa oficjalna — 3 szt. RWD 2 z silnikami Salmson AD 90 40 KM i 3 szt. RWD 4 z silnikami Cirrus Hermes 105—115 KM.

Państwowe Zakłady Lotnicze zgłaszają: 2 jednakowe egzemplarze PZL 5 z Gipsy 85—100.

Podlaska Wytwórnia Samolotów: PWS 8 z Walterem-Wegą 85 KM, PWS 50 — z Cirrusem-Markiem III, PWS 51— Armstrong Genet 80, PWS 52 — Gipsy 85—100.

Aeroklub Akademicki w Krakowie zgłosił awjonetkę S 1 z Cirrusem Markiem, skonstruowaną przez jednego z członków Klubu, p. J. Sido.

Komitet Wojew. L. O. P. P. w Krakowie wystąpił z DKD 5 konstr. Działowskiego. Silnik: Cirrus-Mark.

Lubelski Klub — z dwoma egzemplarzami swoich awjonetek — DUS.

KONKURS MODELI LATAJĄCYCH DLA MODELARZY WARSZAWSKICH

Dnia 1-go czerwca na lotnisku cywilnem odbędzie się konkurs modeli latających dla uczniów szkół warszawskich oraz dla instruktorów.

Regulamin konkursu różni się nieco od regulaminu z roku przeszłego. W szczególności należy zwrócić uwagę na stworzenie odrębnej kategorji „juniorów" dla początkujących modelarzy, na zmniejszenie minimalnego przekroju kadłuba (dla kadłubowych), który obecnie wynosi F = 0,05 S (dawniej F = 0,1 S), na pewne uprzywilejowanie modeli o skrzydłach profilowanych, oraz na punkt, nakazujący, aby wszystkie modele zaopatrzone były w podwozie.

W numerze 3 „Młodego Lotnika" z roku bieżącego był ogłoszony regulamin ogólnopolskiego konkursu. Należy z niego skreślić jedynie punkt ostatni (12-ty), a otrzymamy regulamin konkursu Komitetu Stołecznego.

Wszystkie Koła Szkolne L. O. P. P. otrzymały już regulaminy oraz instrukcje.

Informacyj udziela Komitet Stołeczny L. O. P. P. oraz instruktorzy modelarstwa Komitetu Stołecznego.



KRONIKA POLSKA



SPORT

Zawody młodych pilotów.

Stosownie do obietnic złożonych przez Aeroklub Warszawski na zjazdach poprzednich, Zarząd AAW. projektuje urządzenie w dniu 25 maja zawodów dla młodych pilotów.

Komisja sportowa AAW. opracowała szczegółowy regulamin zawodów.

AAW. licząc się z dużym zainteresowaniem wszystkich klubowych wychowanków, prosi o możliwie jaknajprędsze zgłaszanie zawodników.

Zawody polegać mają na zręczności, wykazanej w prostych ewolucjach powietrznych i przy lądowaniu.

Zapisy są otwarte dla pilotów turystycznych I-ej i II-ej kategorji, lecz posiadających świadectwa uzdolnienia i licencje. Wysokość wpisowego od zawodników na maszynie wojskowej, lub klubowej ma wynosić 25 zł. Dla maszyn prywatnych wpisowe obniżone zostało do 15 złotych.

Szczegółowy program podany zostanie na zjeździe Klubów w Warszawie w dn. 12 kwietnia. Wobec tego, że następny numer „Młodego Lotnika" ukaże się dopiero około 15 maja, Komisja Sportowa A A W. roześle szczegółowe prospekty i druki zgłoszeniowe pocztą do poszczególnych klubów.

Zawody te będą jednocześnie jedną z imprez propagandowo - sportowych w VII-ym Tygodniu Lotniczo-gazowym.

Egzamin pilotów. Jak już było podane, w dniach 17, 18, 19 i 20 marca odbył się przed komisją M. K. pierwszy w Polsce oficjalny egzamin na pilotów cywilnych.

Do egzaminu stanął pokaźny zastęp młodych pilotów szkolonych w klubach, wszyscy piloci komunikacyjni oraz 16-tu mechaników pokładowych.

Wymagania egzaminatorów były dosyć wysokie, przyczem gorliwość posunięta została tak daleko, że inżynierowie i konstruktorzy lotniczy byli egzaminowani z budowy płatowców i silników etc.

Poziom zdających był dość wysoki. Wśród pilotów sportowych odpadł tylko nieznaczny odsetek.

Gorzej powodziło się naszym wilkom powietrznym.

KOMUNIKACJA

½ milj. km. w służbie pilota komunikacyjnego. W dniu 31 marca r. b. pilot P. L. L. „Lot", p. Klemens Długoszewski, lecąc z Poznania do Warszawy, ukończył 500.000 km. drogi powietrznej w służbie pilota komunikacyjnego na polskich szlakach lotniczych. Jest to już drugi z rzędu polski pilot komunikacyjny, ktory przebył w powietrzu, prowadząc polskie samoloty komunikacyjne, tak olbrzymią przestrzeń. Z tej okazji na lotnisku warszawskiem, po wylądowaniu samolotu, odbyła się uroczystość, w czasie której pracownicy „Lotu" z dyr. Turbiakiem na czele, złożyli jubilatowi piwinszowania. Dyrektor mjr. Turbiak wygłosił krótkie przemówienie, życząc p. Długoszewskiemu dalszej owocnej pracy dla polskiego lotnictwa, poczem wręczył mu bukiet kwiatów. Następnie składali jubilatowi życzenia koledzy-piloci, oraz mechanicy.

Pilot Długoszewski objął służbę pilota komunikacyjnego na polskich linjach lotniczych w r. 1923 i do tej pory przebył pół miljona kilometrów w powietrzu, nie naraziwszy żadnego z pasażerów na najmniejszy szwank.

Polskie Fokkery na linjach komunikacyjnych. Kilka Fokkerów trójmotorowych dostarczonych przez Zakłady Plage i Laskiewicz w Lublinie, wylatało już przepisową liczbę 50 godzin bez pasażerów. Maszyny te latały z towarami do Gdańska i Bydgoszczy. Obecnie oczekują na otwarcie linji Warszawa — Bukareszt, na której obejmą normalną służbę komunikacyjną.

Statystyka L. L. „Lot" za styczeń i luty. Pierwsze dwa miesiące roku bieżącego przyniosły naszej komunikacji powietrznej w stosunku do roku ubiegłego znów poważny wzrost zarówno ruchu pasażerskiego, pocztowego jak i towarowego.

Podczas gdy w pierwszych miesiącach roku 1929 samoloty P. L. L. „Lot", dokonywując 662 przelotów, przewiozły 684 pasażerów, 2791 kg. poczty oraz 21.886 kg. gazet, bagażu i towarów, to w tych samych miesiącach roku bieżącego samoloty, dokonywując 831 przelotów, przewiozły 1228 pasażerów, 4741 kg. poczty i 64.943 kg. gazet, bagażu i towarów.

Doskonałe rezultaty tegoroczne, które wykazują, że ruch pasażerski i pocztowy wzrósł, niemal dwukrotnie, ruch towarowy zaś aż trzykrotnie, są dla naszej komunikacji powietrznej objawem bardzo pomyślnym i stwierdzają, że nasze szlaki, obsługiwane ze 100%-owem bezpieczeństwem i najwyższą regularnością, zdobywają sobie z każdym miesiącem coraz większe zaufanie społeczeństwa, które coraz wszechstronniej zaczyna traktować samolot jako normalny i najwygodniejszy środek lokomocji, przesyłania poczty oraz towarów.

Zniżki lotnicze dla inwalidów. Naskutek starań Zw. Inwalidów, Polskie Linje Lotnicze „Lot", w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji, przyznały inwalidom wojennym zniżkę w cenach biletów samolotowych w wysokości 50 proc.

PRZEMYSŁ

P. Z. L. przygotowuje w biurze konstrukcyjnem dwa nowe typy płatowców pościgowych — PZL 6 i PZL 7.

PZL 6 ma mieć silnik Jupiter 480 KM. i być konstrukcji stalowej; PZL 7 — także z Jupiterem, ale specjalnym, 500 KM., z kompersorem — wykonany będzie całkowicie z duralu. Obie maszyny są pomysłu inż. Z. Puławskiego. Poza temi dwiema maszynami, już od pewnego czasu buduje się w PZL-u duży komunikacyjny samolot z trzema motorami Wright 220 KM. Samolot ten ma być wykończony na wiosnę przyszłego roku.

Z P. W. S. W uzupełnieniu wzmianki o czteroosobowym płatowcu komunikacyjnym PWS 21, o czem pisaliśmy w poprzednim numerze, należy dodać, że konstruktorami tego samolotu są pp. inż. Cywiński i inż. Naleszkiewicz.

W tej chwili P. W. S. opracowuje pięć typów awjonetek. Są to: P.W.S 51, 52, 53, oraz przeróbka angielskiego Moth'a.

Dwie z tych awjonetek odbyły już próby w locie z zadawalniającym rezultatem.

Między niemi znajduje się awjonetka zamówiona przez L. O. P. P.

Poza temi maszynami sportowemi pewnym udoskonaleniom i przeróbkom poddana została maszyna komunikacyjna „Gniezno" P. W. S. 20.

Z Zakładów „Plage i Laśkiewicz". Fabryka ukończyła całkowicie serję płatowców komunikacyjnych Fokker F VII, trójmotorowych.

W tej chwili budowana jest awjonetka z zamówienia L. O. P. P., zaś w godzinach pozasłużbowych, członkowie Lubelskiego Klubu Lotniczego wykańczają swoją awjonetkę o stalowym kadłubie. Obie maszyny mają być ukończone w końcu maja.

Z „Samolotu". Fabryka w tej chwili znajduje się w stanie likwidacji. Pominąwszy to, produkcji swej nie zmniejszyła. Wytwórnia posiada na ukończeniu awjonetkę budowaną na konkurs, a zamówioną przez L. O. P. P. Oblatania maszyny należy spodziewać się w końcu kwietnia. Awjonetkę tę skontruowali pp. J. Medwecki i inż. Nowakowski.

TECHNIKA

SAMOLOT P. W. S. 50

Jest to jednopłat, z silnikiem Cirrus 80 KM., dwumiejscowy, z siedzeniami obok siebie, wolnośny, z płatem umieszczonym blisko ponad osią kadłuba. Podwozie bezosiowe z golenią elastyczną, opierającą się o przedni dźwigar płata. Usterzenie poziome podparte zastrzałami. Pionowe — bez ścięgien lub zastrzałów. Śmigło ciągnące, oś śmigła leży w osi kadłuba i pokrywa się prawie z cięciwą profilu płata przy kadłubie.

Samolot zbudowany jest z drzewa sosnowego. Okucia przeważnie duralowe. Pokrycie płata i kadłuba częściowo sklejką i płótnem. Całość pokryta farbą olejną i lakierem.

Uskrzydlenie: Stanowi płat wolnonośny dwudźwigarowy, łatwo dający się zdejmować z kadłuba przez wyjęcie czterech sworzni, mocujących go do podłużnic górnych kadłuba; wraz z płatem zostaje podniesione obramowanie siedzeń pilotów i osłon wiatrowych. Płat pokryty sklejką z obu stron aż do tylnego dźwigara; od tylnego dźwigara zaś do lotki pokryto płótnem lnianem. Lotki nie dochodzą do końca skrzydeł. W pobliżu kadłuba płat posiada pokrycie wzmocnione grubszą sklejką i blachą chodnikową z aluminjum.

Kadłub stanowi belka skrzynkowa, wykonana z podłużnic sosnowych i pokryta z czterech stron sklejką. Belka ta sięga w części przedniej (łoże silnikowe) i środkowej jedynie do wysokości osi ciągu śmigła, a w pobliżu ogona samolotu podnosi się do góry. Dla zachowania dobrego kształtu aerodynamicznego i należytego wyglądu samolotu, wzniesiono na tej belce szkielet drewniany, okryty płótnem. Kadłub w przedniej części jest ukształtowany w łoże silnikowe, tak iż silnik jest wbudowany wprost do drewnianego kadłuba. W miejscu, gdzie mieści się załoga, belka kadłubowa posiada wycięcie i odpowiednie wzmocnienia.

Opierzenie: stateczniki i stery z drzewa; pokrycie stateczników sklejką, sterów — płótnem. Statecznik poziomy z jednej sztuki. Jedynie ster kierunkowy kompensowany. Statecznik poziomy przestawialny w locie.

Sterowanie podwójne. Sterownica daje się wychylać w obie strony od swego położenia środkowego, tak iż sterować można z lewego lub prawego siedzenia. Przeniesienia sterowania zapomocą linek. Linki do opierzeń biegną na zewnątrz kadłuba. Jedynie przeniesienie sterowania z rury zwichrzeniowej na dźwignię centralną lotek (umieszczoną przed załogą) jest sztywne dla ułatwienia rozbiórki przy wyjmowaniu płata.

Podwozie — bezosiowe z rur stalowych; półosie biegną prostopadle do osi kadłuba i zaczepione są u dolnych podłużnic kadłuba. — Do tychże podłużnic przymocowano zastrzały podwozia. Amortyzacja w „oleo-Vickers" w przednich goleniach pionowych, zawieszonych u przedniego dźwigara płata.

Zbiorniki paliwa. Zbiornik benzyny wyrzucalny o pojemności na 3 godziny lotu, znajduje się za siedzeniami załogi. Smar w karterze silnika wystarcza na 6 godzin lotu.

Wszystkie części wystające poza płat i kadłub zostały oprofilowane (podwozie, silnik, okucia, niektóre części sterowania).

Główne dane samolotu:

Rozpiętość	11 m.
Długość	7,1 m.
Wysokość	2,1 m.
Powierzchnia nośna	20 m²
Pow. opierzenia poziomego. .	2,8 m²
„ „ pionowego	1,15 m²
Ciężar próżnego	L. 393 kg.
„ użyteczny	207 „
„ w locie	600 „
Obciążenie powierzchni . . .	30 kg./m.²
„ mocy . . 7.05 6.	35kg /KM.
Spółczynnik wytrzymałości . .	n = 6

Własności w locie teoretyczne:

Szybkość największa	155 km /g.
„ najmniejsza	65 „
Pułap	4500 m.
Zasięg samolotu . . . . ok.	500 km.

Awjonetka P. W. S. 51. Podlaska Wytwórnia Samolotów, za pośrednictwem Zrzeszenia Przemysłowców Lotniczych, użyczyła nam paru szczegółów o awjonetce P. W. S. 51.

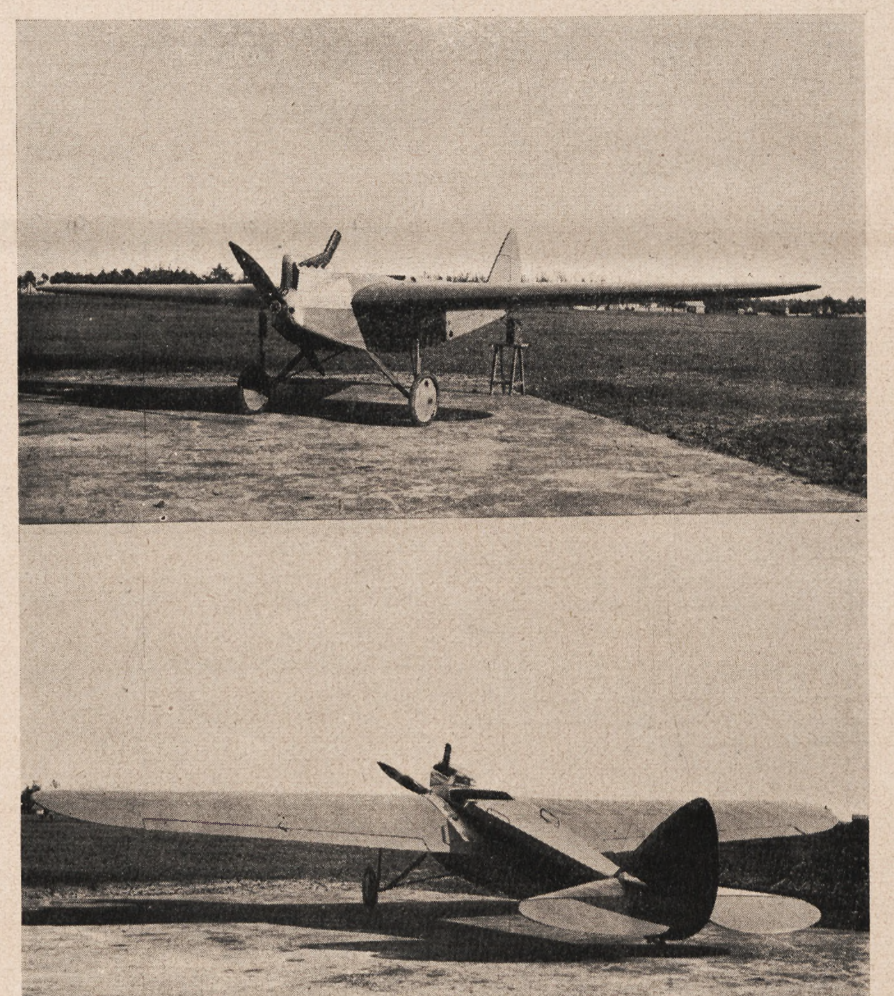
Jest to jednopłat ze skrzydłem dolnem. Kadłub spawany z rur stalowych, kryty płótnem. Podwozie z amortyzacją oleopneumatyczną systemu Vickers'a. Oś dzielona, ostroga stalowa resorowa.

Opierzenie poziome drewniane, zaś pionowe całkowicie metalowe, jako zabezpieczenie załogi wrazie kapotażu. Skrzydła o konstrukcji drewnianej, dwudźwigarowe, usztywnione z pomocą pokrycia obustronnego sklejką brzozową aż do tylnego dźwigara.

Pozatem normalne pokrycie płótnem. Przewidziane zastosowanie automatycznej szczeliny przedniej systemu „Handley Page". Skrzydła składane. Płatowiec w stanie złożonym przechodzi przez otwór 2,90 × 2,60 m. Na montaż i demontaż przewidziano 10 minut. Bagażnik o pojemności 0,33 m³ może być zamieniony w razie potrzeby na 3-cie miejsce dla pasażera.

Nowy silnik sportowo - szkolny. Znany konstruktor, inż. Tański, stanął do konkursu, wyznaczonego przez Dep. Aeronautyki, o którym wzmiankowaliśmy w numerze lutowym, z nowym silnikiem — T. K. 7.

Silnik ten, o konstrukcji prostej i bardzo pomysłowej, daje przy 1800 obr./m.



Awjonetka P. W. S. 50. Konstruktorzy pp. Bobek i mjr. inż. Makowski.

100 KM. Waga prototypu, 142 kg., przy dalszej seryjnej produkcji może być obniżona do 120 kg.

Jest to gwiazda siedmioramienna z głowicami aluminiowemi, umocowanemi z pomocą sześciu śrub.

Cały silnik podzielić można, po odkręceniu 14 śrub karteru, na trzy zespoły, nadzwyczaj łatwo wymienne:

1) Część przednia z rozrządem, pompką i wałem korbowym;

2) Część środkowa wraz z cylindrami, korbowodami i piastą, oraz

3) Ściana tylna karteru z karburatorem.

Charakterystyczną cechą silnika inżyniera Tańskiego jest ujednostajnienie możliwie wszystkich części oraz użycie wyłącznie śrub 8-milimetrowych, odkręcanych jednym płaskim kluczem.

Silnik był w ruchu przepisową ilość godzin i po przyjęciu przez komisję Departamentu do konkursu, został rozebrany w celu zbadania stanu i zużycia części. Zużycie paliwa 232 g/km/godz., oliwy — 2 g/KM/godz. przy pełnym gazie.

Silnik zbudowany został ze składek prywatnych, bez pomocy państwowej, w firmach „Babit", „Brandel Witoszyński" i „C. W. S.". Mniej ważne części wykonały mniejsze warsztaty. W następnych egzemplarzach silnika T. K. 7 cylindry mają być tłoczone z blachy stalowej, spawanej elektrycznie i potem nitowanej. Departament zakupił trzy szt. tego silnika, którym niewątpliwie zainteresują się organy lotnictwa sportowego.

L·O·P·P

Szkoły pilotów i mechaników. Budynki i hangar szkoły pilotażu w Radomiu są już na ukończeniu. Brak dotąd wyposażenia wewnętrznego. W tej chwili lwowska szkoła mechaników daje naukę 50-ciu uczniom. Pierwsze dyplomy ukończenia wydane zostaną na jesieni bieżącego roku.

Taka sama szkoła bydgoska posiada obecnie 70 słuchaczy, którzy kończyć będą na wiosnę przyszłego roku. Jest to już trzeci kurs od czasu istnienia szkoły.

VII Tydzień lotniczo-gazowy w Warszawie. W roku bieżącym tydzień lotniczy odbędzie się na wiosnę w dniach od 18—25 maja.

Poza imprezami czysto lotniczemi, organizowanemi przez LOPP wspólnie z AAW, przeprowadzona będzie propaganda kinowa, radjowa i prasowa.

Nakręcony został staraniem LOPP film o treści propagandowo-lotniczej.

Z imprez cieszących się wielką popularnością publiczności będą, wzorem lat ubiegłych, loty pasażerskie na Hanriotach, Fokkerach i Farmanach.

Nowy film L. O. P. P. Zarząd Gł. wypuścił nowy film lotniczy, dwuaktową komedyjkę p. t. „Anetka i awjonetka". Część akcji dzieje się na terenie Warszawskiego Aeroklubu Akademickiego. Film ma być demonstrowany w kinoteatrach stołecznych i prowincjonalnych.

Zmiany w Zarządzie Głównym. Z powodu złożenia mandatu członka i sekretarza Zarządu przez p. kpt. Jerzego Misińskiego został powołany przez Zarząd Gł. z pośród zastępców p. inż. Tadeusz Baniewicz.

Na sekretarza Zarządu Gł. zaproszono p. inż. Zbigniewa Arnda.

Ustąpienie kpt. Misińskiego pozostaje w związku z zajmowaniem stanowisk delegata M. S. Wojsk. do L. O. P. P. w sprawach O. P. G. oraz Inspektora Głównego O. P. G. Ligi, które to obowiązki p. Misiński pełni nadal, biorąc w ten sposób żywy udział w pracach Zarządu Gł. L. O. P. P.

WOJSKO

Zmiany funkcyjne i przeniesienia. Dziennik Personalny M. S. Wojsk. nr. 8 z dn. 31.III r. b. przynosi kilkanaście zmian i przeniesień funkcyjnych oficerów korpusu lotnictwa. M. in.: mjr. S. Pawlikowski z 3 p. lotn. zostaje wyznaczony na stanowisko dowódcy dyonu. Mjr. Bojankiewicz z Centr. Wyszk. Ofic. Lot. na stanowisko dowódcy dyonu ćwiczebnego. Przeniesieni zostali m. in.: Mjr. inż. Król Aleksander z dyspozycji Szefa Dep. do 2 lot. na stanowisko dowódcy oddziału portowego. Mjr. Józef Krzyczkowski z Centr. Wyszk. Ofic. Lot. — do 1-go p. lot. Kpt. Wojciechowski Józef 2 p. lot.— do 6-go p. lot. Kpt. Werakso Józef z Centr. Wyszk. Ofic. Lot.—do 1-go p. lot. Kpt. Wolski Wacław z Centr. Wyszk. Ofic. Lot. — do Centr. Wyszk. Podof. Lot. Kpt. Dubrowski Adolf z Dep. Aeronautyki M. S. Wojsk. — do 4 p. lot. na stanowisko p. o. komendanta parku. Kpt. Wojciechowski Zyg. II z 6 p. lot.— do Centr. Wyszk. Ofic. Lot. Kpt. Pytel Franciszek II z 6 p. lot. — do 5 p. lot.

W stan spoczynku zostali przeniesieni: Płk. dr. Loria Leon ,z dyspozycji Szefa Sztabu Głównego, mjr. inż. Malinowski Stefan I z dyspozycji Szefa Dep. por. Golędzinowski Marjan z 1 p. lot.

KLUBY

Wybory w klubach. Ubiegły miesiąc przeszedł w klubach pod znakiem zmian zarządów. Zmiany na kierowniczych stanowiskach nastąpiły: w Poznaniu, gdzie ustąpił dotychczasowy zasłużony i lubiany prezes, mjr. Wojtarowicz, we Lwowie — długoletni prezes i założyciel klubu p. Grzeszczyk, wreszcie w Wilnie, gdzie wycofał się prezes Hałaburda. W innych klubach zmiany są niewielkie. Warszawa pozostała prawie w tym samym składzie „weteranów" z jednym tylko, lecz ważnym wyjątkiem: z braku czasu nie przyjął funkcji członka zarządu „patrjarcha klubu", prof. Pruszkowski. Kraków dokonał przegrupowań, dając viceprezesurę dotychczasowemu zasłużonemu sekretarzowi Ekielskiemu i wprowadzając kilku ludzi nowych. We Lwowie objął prezesurę p. May, najbliższy współpracownik ustępującego prezesa, w Poznaniu — kpt. Iżycki, w Wilnie — kierownik szkoły, p. Rojecki. Lublin bez zmiany — inż . Gumowski.

Z działalności Klubu Lotniczego P. W. S. w Białej Padlaskiej. Dnia 27 marca r. b. odbyło się zebranie referatowe w Klubie Lotniczym P. W. S.

Kierownik Szkoły Lotniczej i Sekcji Treningowej, inż. A. Karpiński, wygłosił pogadankę o szkolnictwie lotniczem w klubach angielskich.

Po przedstawieniu w ogólnych zarysach warunków, w jakich działają angielskie Flying Clubs, referent zobrazował metodę szkolenia w pilotażu, wskazał różnice zachodzące między metodami kontynentalnemi i angielską i podniósł dodatnie cechy tej ostatniej.

W żywej dyskusji, która wywiązała się po referacie, zabierali głos: Dyr. inż. J. Czerwiński, kpt. inż. St. Szumiel, inż. Grzędzielski, dr. Czarnocka - Karpińska, inż. Z. Cyma i referent.

Postanowiono poddać Zarządowi K. L. P. W. S. myśl urządzana, podobnie jak w klubach angielskich, meetingów lotniczych oraz zrewidowania dotychczasowej metody szkolenia.

Subwencje M. K. Ministerstwo Komunikacji przyznało klubom ze starego budżetu premje za 70 wyszkolonych pilotów po 625 zł. Pozatem przyznano 3 tys. zł. Wielkopolskiemu Klubowi Lotników oraz kilka tysięcy zł. innym klubom za godziny lotów.

Fundusz im. śp. Karola Trzetrzewińskiego. Walne zebranie A. A. W. chcąc uczcić pamięć swego zasłużonego i kochanego kolegi, śp. Lolka Trzetrzewińskiego, postanowiło utworzyć fundusz Jego imienia.

Fundusz ten ma być przeznaczony na szkolenie pilota sportowego mało zamożnego. Zarząd A. A. W. powołał specjalną komisję, która opracowuje statut fundacji i zbiera wszelkie ofiary i datki przeznaczone na ten cel.

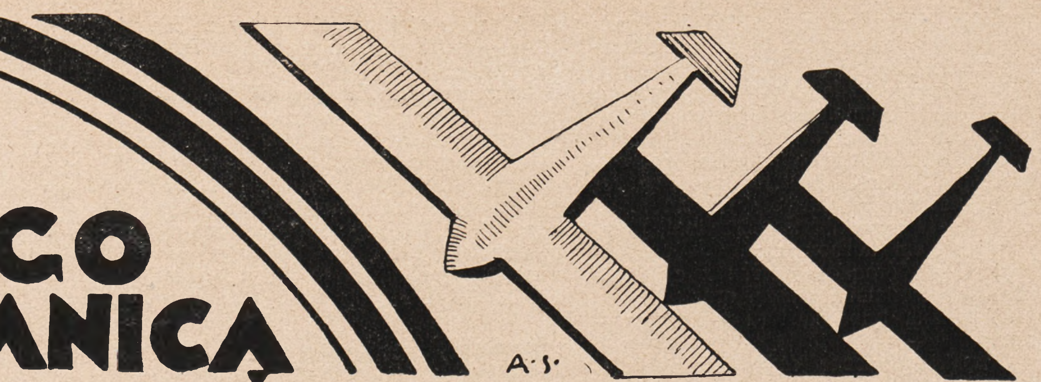
Rodzina zmarłego zaofiarowała bezpłatne obiady dla niezamożnego akademika, członka A. A. W., który iść będzie śladami Lolka.

RÓŻNE

Lotnictwo na Wystawie Komunikacji i Turystyki w Poznaniu. Ministerstwo Komunikacji zdecydowało definitywnie udział lotnictwa cywilnego w Wystawie Komunikacyjnej w Poznaniu. Zostanie stworzony oddzielny pawilon, w którym pomieszczonych będzie 6 samolotów komunikacyjnych i 10 sportowych, budowanych w kraju. Poza temi eksponatami pawilon zawierać będzie wykresy i tablice poglądowe, mapy lotnicze Polski, oraz projektowane szlaki komunikacyjne.

Samolot na usługach chorych. W niedzielę 30 marca r. b. wezwał dr. Ledwoch samolot sanitarny z 2-go pułku lotniczego w Krakowie, celem przewiezienia p. Heleny Zającówny, ciężko chorej na zapalnie wyrostka robaczkowego ślepej kiszki, z miejscowości Irządze koło Szczekocin, odległej o 70 km. w linji powietrznej z Krakowa (województwo Kieleckie). Samolot sanitarny, pomimo trudnych warunków terenowych, przewiózł chorą w godzinach popołuniowych do Krakowa na lotnisko w Rakowicach, skąd ją przewieziono autem do Domu Zdrowia, gdzie chora została poddana operacji.

CO NOWEGO ZAGRANICĄ



ANGLJA

Silnik lotniczy o sile 2000 KM. Według oficjalnych danych, silnik Rolls-Royce, skonstruowany specjalnie do zawodów o puhar Schneidera, osiągnął moc 1900 KM. Konstruktorzy fabryki mają nadzieję doprowadzić tę moc do 2000 KM jeszcze w roku bieżącym.

Taxis powietrzne. Na aerodromie Hamworth zainaugurowano powietrzne taxis w liczbie dwudziestu. Siedemnaście pozostałych, należących również do National Flying Serwices, znajduje się na lotniskach w Hull, Nottingham i Leeds.

Lot grupowy lotnictwa wojskowego. 14 eskadra niszczycielska ukończyła swój lot nad Afryką: Kair—Cap—Kair. Cztery samoloty Fairey - Napier, nieuszkodzone po przebyciu 18.000 kilometrów, wróciły do Kairu o 5 minut później od oznaczonej poprzednio godziny. Ćwiczebny lot 14-ej eskadry odbywa się już piąty raz z kolei. Szefem eskadry jest komandor lotnictwa Board.

Przygotowania do otwarcia nowej linji do Indyj. Sir Sefton Brancker, dyrektor angielskiego lotnictwa handlowego, przybył do Aten dla zbadania lotnisk greckich, przez które przechodzić ma nowa linja angielska do Indyj — tym razem omijająca już Włochy, a prowadząca przez Europę Centralną.

Olbrzymy dla komunikacji angielskiej. „Imperjal Airways” zamówiły w tow. Handley Page osiem samolotów na 40 pasażerów każdy. Samoloty te mają mieć motory o sile 2000 KM.

Air-Survey Co. Towarzystwo Air-Survey Company, od sześciu lat prowadzące prace lotniczo-fotograficzne w Indjach Brytyjskich, zostało przejęte przez zarząd Fairey Aviation Co. Obecnie rząd angielski polecił temu towarzystwu wykonanie map fotolotniczych Sudanu Brytyjskiego na obszarze kilku miljonów hektarów. P. Fairey na zebraniu akcjonarjuszów swego towarzystwa oświadczył, że zamówienie powyższe pozwoli oprzeć dochody przedsiębiorstwa Air Survey Co. na zdrowych podstawach. Dotychczas Air Survey Co nie dawało żadnych zysków.

CZECHOSŁOWACJA

Helikopter. Haller, szef-pilot tow. Skoda, wykończył nowy, podobno b. udany helikopter.

CHINY

Rozbudowa floty. Rząd chiński przeznaczył parę miljonów dolarów na flotę powietrzną, której stworzenie poruczone ma być Stanom Zjednoczonym.

FRANCJA

Pierwszy międzynarodowy kongres bezpieczeństwa lotu. Pierwszy międzynarodowy kongres bezpieczeństwa lotu odbędzie się w Paryżu w listopadzie br., na krótko przed otwarciem tegorocznego salonu lotniczego. Organizację Kongresu powierzyło Ministerstwo Lotnictwa francuskiemu Komitetowi Propagandy Lotniczej. Na porządku obrad znajdzie się sześć głównych zagadnień, a mianowicie:

1) Ogólna organizacja bezpieczeństwa lotu w różnych państwach (statystyka i przepisy prawne),

2) Ogólne zagadnienia bezpieczeństwa (materjały, lotność płatowców, silniki i śmigła, drogi lotnicze, meteorologja, instrumenty nawigacyjne i łącznośc radjowa),

3) Bezpieczeństwo lotu w lotnictwie handlowem,

4) Przygotowanie zawodowe personelu lotniczego,

5) Środki ratunkowe i ochronne w lotnictwie,

6) Naukowe metody badań konstrukcji i pilotażu.

Nowy silnik lotniczy. W najbliższych dniach nowoskonstruowany w zakładach Lorrain-Dietrich 300-konny silnik chłodzony powietrzem ma zostać poddany pierwszym próbom praktycznym przed fabrykacją seryjną.

Licencje angielskie w przemyśle lotniczym francuskim. Fabryka Morane-Saulnier zakupiła w Anglji licencję na budowę samolotów Moth z silnikiem Gipsy.

Zamówienia francuskie w Berlinie. Zamówiony przez Francję wodnosamolot Rohrbach-Romar jest obecnie w stadjum montażu. Koszt wodnosamolotu obliczony jest w przybliżeniu na 7.000.000 franków. W końcu grudnia ub. roku, w czasie rozpoczęcia budowy tego wodnosamolotu, zamówienie francuskie było jedynem, jakie berlińskie zakłady Rohrbacha otrzymały.

Nawiązanie kontaktu lotniczego między Francją a Indjami Francuskiemi. 17 stycznia wystartowali z Istres na samolocie Bréguet - Bidon (z silnikiem Hispano-Suiza 600 KM) lotnicy mjr. Girier i Weiss w kierunku Indyj Francuskich, lądując w Pondichery 28 stycznia. Trudności tego raidu potęgował b. zły stan lotnisk w Buchirze, Karachi i Bombay'u. Średnia długość etapów dokonanego lotu wynosiła ok. 1000 km. Raid miał na celu — jak to zaznacza prasa francuska — podkreślenie istnienia skromnej, ale realnej kolonji francuskiej w Indostanie i jej łączności z Francją.

Raid po Stanach Zjednoczonych. Attaché wojskowy franc. lotnictwa w Ameryce major Thénault odbył na swym wodnosamolocie Lioré i Oliver (Salmson 120 KM) 4.000 - kilometrową podróż po Stanach Zjednoczonych A. P.

HOLANDJA

Zagraniczne zamówienia Holandji. Rząd Indyj Niderlandzkich zamówił 8 jednomiejscowych samolotów Hawk w zakładach Curtissa w Stanach Zjednoczonych. Jest to pierwszy wypadek udzielenia zamówień lotniczych przez rząd holenderski z pominięciem przemysłu krajowego.

JAPONJA

Dążenia do utworzenia ministerstwa lotnictwa. W Japonji coraz bardziej aktualną staje się kwestja stworzenia Ministerstwa Lotnictwa, które objęłoby zarówno lotnictwo wojskowe, jak i cywilne.

NIEMCY

Umowa z Chinami. 1 marca została podpisana umowa między niemiecką Lufthanzą a rządem chińskim, na mocy której towarzystwo niemieckie ma prawo eksploatacji linji północnej, prowadzącej przez Syberję i Si-Kjang. Jednocześnie Lufthanza, wspólnie z towarzystwem rosyjskiem „Deruluft”, aksploatuje linję Berlin—Moskwa.

STANY ZJEDNOCZONE

Miljon pilotów szybowcowych. Ameryka projektuje do roku 1935 wyszkolić miljon pilotów szybowcowych. Na ten cel została przeznaczona suma 100.000 dolarów. W Stanach Zjednoczonych obecnie istnieje związek sportowy, obejmujący dwadzieścia dwa kluby szybowcowe, zaś czterdzieści trzy kluby są w stadjum organizacji.

Rekord awjonetki. Dnia 18 lutego b. r. w St. Luis został ustanowiony nowy rekord wysokości dla lekkich samolotów trzeciej kategorji (dwumiejscowy wagi 200 do 300 kg). Zdobywcą rekordu jest Zimmerly, który wzniósł się na wysokość 9,116 m.

Produkcja spadochronów. Zarząd wytwórni spadochronów Irvinga w Kalifornji przystępuje w roku bieżącym do rozpoczęcia produkcji w nowowybudowanych warsztatach. Produkcję tegoroczną nowej wytwórni przewidują na 1500 sztuk spadochronów.

Katedra ku czci ofiar lotnictwa. W Lakehurst ma być wzniesiona katedra, poświęcona pamięci ofiar lotnictwa.

Projekt budowy wykonał znany architekt francuski, Paul Cret.

Największy wodnosamolot. W najbliższym czasie ma się odbyć próba największego z dotychczas wybudowanych w Ameryce wodnosamolotów. Jest to trzymotorowy transportowiec, mogący pomieścić 47 osób.

WŁOCHY

Budżet. 14-go marca odbyła się w parlamencie włoskim dyskusja nad budżetem lotnictwa. Minister lotnictwa Balbo oświadczył w swej mowie, że suma 700 miljonów lirów rocznie nie wystarczy już w tym roku na służbę lotniczą, wobec czego domaga się zwiększenia budżetu. W dalszym ciągu mowy, minister Balbo zaznaczył, że sumy potrzebne na rozwój lotnictwa wojskowego winny się znaleźć w budżetach trzech ministerstw: wojny, marynarki i lotnictwa.

Z lotnictwa cywilnego. Otwarta została nowa linja pasażerska Brindisi-Rhodos. Podróż wraz z lądowaniem w Patras i Atenach trwa 26 godzin. Cena biletu wynosi 850 lirów, wraz z kosztami noclegu w Atenach.

W Medjolanie zbudowany został wielki port lotniczy, którego przestrzeń wynosi 2.000 metrów długości i 200 m. szerokości. Prace nad wykończeniem trwać mają do listopada b. r., poczem nastąpi uroczyste otwarcie nowego lotniska, połączonego z miastem nowoczesnemi środkami komunikacji.

Z lotnictwa wojskowego. Doroczne ćwiczenia pilotów rezerwy odbywać się będą w klubach lotniczych, przy użyciu samolotów sportowych. Ćwiczenia obejmują m. in. 10 godzin efektywnego lotu, za które pilot otrzymywać będzie premję w wysokości 1.000 lirów.

Turystyka lotnicza. Pilot Donati na samolocie sportowym Fiat A. S. I. pobił światowy rekord wysokości dla samolotów pierwszej kategorji, osiągając 6782 metry.

Nowa szkoła szybowcowa. W Lombardji, w okolicach jeziora Komo, powstaje szkoła szybowcowa.

Od I. IV. kierownictwo kroniki zagranicznej objął p. por. J. Meissner.

O CZEM PISZĄ INNI

Lot Polski — marzec 1930.

Treść numeru: Konkurs awjonetek. H. M. — Federacja Związku b. Obrońców Ojczyzny podejmuje nasze prace. Kpt. Halewski — Nowe drogi. W. Woyna — Ważna placówka. Pierwszy rok działalności P. L. L. „Lot". Wł. Kowalski — Zastosowanie psychotechniki w lotnictwie. K. Grudziński — Rozwój lotnictwa cywilnego w Z. S. S. R. Kronika międzynarodowa. Dział Literacki. Obrona Przeciwgazowa. Pro domo nostra: Wł. Baliński — Propaganda lotnictwa w szkołach. J. Lewestam — Do młodzieży! K. Błaszczyński — Model hydroplanu 7a. Nauka i technika. Nowości w dziale techniki lotniczej. Humor. Biuletyny.

Numer zdobi nowa, piękna okładka proj. B. Nowakowskiego.

Przegląd Lotniczy — marzec 1930

Treść numeru: Kpt. Kitkiewicz— Kilka słów w sprawie współpracy lotnika z piechotą. Kpt. Wojtyga — Jeszcze o wyszkoleniu pilota w świetle statystyki. Por. Burzyński — Zasady konstrukcji wielkich sterowców i ich przyszłość w czasie pokoju i wojny. Kpt. Moszkowski — Angielskie bomby lotnicze. Inż. Ciołkosz — Metody obliczeń drewnianych belek o przekroju dwuteowym i skrzynkowym, używanym w lotnictwie St. Zj. Na czasie: B. Kwieciński — Imprezy sportowo-lotnicze w Polsce w r. 1930. Lublin R XI — Caproni 90 P. B. — Rozpoznanie fotograficzne z dużych wysokości. Przegląd lotnictwa państw obcych. Dział sprawozdawczy. Kronika. Bibljografja. Komunikaty.

L'Aeronautique — styczeń 1930. Nr. 128.

H. B. Bilans. Autor artykułu ostro krytykuje zachwyty prasy z powodu ostatnich francuskich wyczynów sportowych, które pozwoliły prasie twierdzić jednomyślnie o odrodzeniu francuskiego lotnictwa. Według autora słaba strona leży w francuskim przemyśle lotniczym i tę dziedzinę najpierw należy uzdrowić. Dalej autor stawia zarzuty samolotom wybieranym do długich raidów; — są to najczęściej samoloty „ślepe", powodujące nieraz katastrofę brakiem dobrego pola widzenia przy lądowaniu.

Artykuł kończy zachęta do zastosowania do raidów Skrzydła Latającego Savoia, jednej z najwspanialej skonstruowanych maszyn.

Jean Biche. Konkurs Gugenheima o bezpieczeństwo lotu. W długim drobiazgowym artykule, uzupełnionym szkicami i fotografjami, autor podaje szczegółowe warunki konkursu Gugenheima, który odbył się w Mitchell Field, w Stanach Zjednoczonych. Na listę zapisało się siedmiu współzawodników. Wszystkie samoloty, prócz angielskiego Handley-Page, były konstrukcji amerykańskiej. Do zawodów stanęły: Handley-Page, Curtiss i Birt — zaopatrzone w skrzydła szczelinowe. Cunningham-Hall — skrzydła o specjalnych szczelinach. Fleet i Schreeder - Wentworth — o skrzydłach ze zmiennym profilem. Taylor Brothers.

Dalej następuje charakterystyka każdego z samolotów biorących udział w zawodach.

Les Ailes. 27 luty 1930. Nr. 454.

Ambroise Got. — Lotnictwo niemieckie w Azji. Z artykułu tego dowiadujemy się ciekawych szczegółów, tyczących się rozwoju lotnictwa niemieckiego na kontynencie azjatyckim.

W Persji towarzystwo Junkers posiada cztery linje, łączące Teheran z:

1) Kaukazem i Rosją (przez Baku),
2) Zatoką Perską (Bouchir),
3) Mezopotamją i Turcją (Bagdad),
4) Afganistanem (Mechhed).

Towarzystwo Junkers posiada w Persji siedem samolotów. Loty na linjach odbywają się raz lub dwa na tydzień. Lotniska oddalone są od siebie o 350 kilometrów.

Towarzystwo subwencjonowane jest przez rząd perski, który od przelecianego kilometra płaci 1,2 marki (około 7 franków).

Kwota ta nie jest wystarczającą wobec inwestycyj zrobionych przez Junkersa, oraz wobec płacy urzędników, czterokrotnie większej niż w Europie. Niemniej jednak towarzystwo prosperuje wobec braku konkurencji nie egzystujących tam kolei i może naznaczać za loty ceny wygórowane. Tak naprzykład bilet na przelot Hamadan - Bagdad (500 kilometrów) kosztuje 55 dolarów, podczas gdy w Niemczech przelot na tej samej przestrzeni kosztowałby 16 dolarów.

W Chinach lotnictwo niemieckie nie osiągnęło jeszcze tego stopnia rozwoju co w Persji, gdzie ostatnio jeden z pilotów przeleciał w ciągu miesiąca 22.000 kilometrów.

Teraz jednak, jak wiadomo, Lotnicze Towarzystwo Chińskie podpisało z Lufthansą umowę, na mocy której towarzystwo niemieckie ma stworzyć linję łączącą Szanghaj i Nankin z Moskwą, Berlinem i nawet Paryżem. W ten sposób podróż, ciągnącą się dziś trzy tygodnie, trwałaby tylko pięć dni. Chociaż szczegóły umowy trzymane są w tajemnicy, wiadomo, że jest ona ogólnie bardziej dla Chin korzystną, niż umowa zawarta z towarzystwem amerykańskiem dla eksploatacji innych chińskich linij lotniczych.

Letectví — marzec 1930

M. in.: Opis płatowca P Z L — 1, oraz Lockheed „Sirius' pułk. Lindbergha. W kronice bardzo pochlebna wzmianka o pracach konstruktorskich Sekcji Lotniczej S. P. W.

List express kosztuje zł. 1.05.
List lotniczy — tylko 50 groszy.
Korzystajcie z poczty lotniczej.

FELJETON



HYENY LOTNICZE. — MOJA PODRÓŻ DO LWOWA

Czy wiecie, państwo, co to jest „hyena lotnicza“? Zaraz stwór ten opiszę.

Hyeny lotnicze dziwnie z cech zewnętrznych przypominają człowieka. W naszej strefie spotykane są głównie w Warszawie, jakkolwiek pewna odmiana hyeny lotniczej ostatnio ukazała się w Poznaniu.

Hyena lotnicza żyje z katastrof lotniczych. Zwietrzywszy zwłoki lotnika, napełnia przeraźliwym, krew ścinającym wyciem okolice, w długich elaboratach oskarża wszystkich swoich nieprzyjaciół, jako morderców i — zgarnia honorarjum za te makabryczne wyczyny.

Ponieważ spotykane u nas okazy hyen żyją dziko, nie w klatkach, i są reprezentowane przez obydwie płci, istnieje uzasadniona obawa, że mogą się znacznie rozmnożyć...

Pragnąc otworzyć sezon turystyczny, poleciałem do Lwowa i zpowrotem. Trening był dobry, ile że warunki atmosferyczne obrzydliwe.

Rozumiem teraz pracę pilota komunikacyjnego.

Pasażera i kolegę straciłem już w Lublinie: zmarzł biedak na psiakość, śniegu się najadł i pojechał koleją dalej.

Samotnie musiałem się „bimbać“, sierota!

Deszczyk padał. Wietrzyk przeciwny dmuchał. Ale, wszystko jedno, pięknie było!

Miłą rzeczą jest koleżeństwo klubów lotniczych. W Lublinie, z powodów atmosferycznych, musieliśmy zatrzymać się do dnia następnego. I nie żałuję tego. Lubliniacy złoty naród. Panowie Cieński, Rożański i Szulczewski pokazali nam (za pozwoleniem władz) zakłady „Plage i Laśkiewicz“. Serce rośnie człowiekowi, bo jednak u nas tyle się robi, tak pięknie się robi i robiłoby się znacznie więcej, gdyby nie..., a bo ja wiem co? Brak „forsy“ chyba.

Śliczna koronkowa robota zaimponowała nam setnie.

Mój pasażer, Borowski (też art. malarz), bardzo sympatyczny człowiek, „baraniał“ kompletnie.

Widziałem dwa lekkie samoloty, przygotowywane na raid przez mechaników — członków Klubu Lubelskiego. O pracy tego klubu informowali nas wyżej wspomniani klubowcy, pp. Cieński, Rożański i Szulczewski. Niech żyje klub Lubelski!

Mam wrażenie, że stoi na tak zdrowych podstawach, że nie zdmuchnie go chwilowy zły humor „możnych tego świata“.

Wieczór w Lublinie spędziliśmy ogromnie miło w towarzystwie wspmnianych trzech gentlemanów. Gdzie, nie powiem ze względu na to, że żony niektórych mogłyby z adresu wyciągnąć bolesne dla delikwentów wnioski.

Gadaliśmy, oczywiście, o wszelakiem lotnictwie. W opowieściach trupy sypały się, jak gruszki z drzewa. Niech mnie Bóg skarze, ale obawiam się, że opowieści te w znacznym stopniu przyczyniły się do niedyspozycji mego pasażera, dzięki której nazajutrz leciałem samotnie.

We Lwowie w A. A. L.

Lokal pierwszorzędny, w lokalu czuje się „gang“ roboty, przygotowującej sezon lotniczy. Prezes May i rekordman Grzeszczyk uwijają się ostro. Miło patrzeć. Życie towarzyskie w A. A. kwitnie wspaniale. Gramofon i komfort. Co tu gadać, we Lwowie przekonałem się wreszcie namacalnie, jak miłą rzeczą jest pilot w spódnicy. Poznałem osobiście pannę Sikorzankę, która niedość, że osobiście i samodzielnie startuje i lata, ale i ląduje bez większych uszkodzeń maszyny i własnej osoby. Oprócz tego, śliczna osoba — dlatego, z pewnością, daruje mi głupi dowcip (ten „bez większych uszkodzeń“ i t. d.). Nieprawda, nie bije maszyn — ani trochę. Szczęśliwi Lwowiacy!

Chociaż i u nich nie wszystko jest takie miłe i gościnne, jak sam A. A. L.

Posłuchajcie: w niedzielę wieczorem przy składaniu skrzydeł u mego Moth'a, tylna krawędź lotki, zawadziwszy o coś, uszkodziła się zlekka. Zacni klubowcy lwowscy przywołali z miasta wielkiego magika, kolegę Kotowskiego, który lotkę naprawił w hangarze Min. Komunikacji, z którego korzysta „Lot“. Do hangaru tego wprowadziliśmy maszynę, uzyskawszy zgodę obecnego na lotnisku zawiadowcy portu, pana Peltza.

Przyszedłszy rano nazajutrz, zobaczyłem mego biednego Moth'a moknącego na deszczu, sromotnie wyrzuconego z hangaru. Serce mi się zakrwawiło, pobiegłem do Peltza, powołując się na rozporządzenie M. K. Maszynę wprowadzono z powrotem. No i byłem wtedy świadkiem, jak pan inż. Roland, w mojej obecności, zrobił p. Peltzowi coś w rodzaju awantury, że moją maszynę śmiał bez jego wiedzy wprowadzić do hangaru.

Nieszczęsne to prywatne lotnictwo...

Iluż ludzi odnosi się do niego z nienawiścią dziwną i niepojętą. I to ludzie, którzy powinni dawać mu opiekę, choćby z racji swych urzędów.

Przecież zapłaciłem za starty, za lądowania, za hangarowanie w myśl ustawy...

Przypominam sobie z westchnieniem życzliwość cudzoziemskich lotniczych ekspozytur podczas lądowań w przelocie z Londynu do Warszawy.

Zacne, miłe i koleżeńskie chłopisko jest Peltz. Co pilot, to pilot — zawsze zrozumie drugiego pilota. Udzielił mi i mojej maszynie opieki, daleko przewyższającej zakres jego urzędowych obowiązków.

Wystartowałem w poniedziałek rano, ale musiałem wrócić, nie mogąc się przebić przez nisko leżącą śniegową chmurę. Dopiero po południu, otrzymawszy jakie - takie wieści meteorologiczne, odleciałem tym razem już na „fest“.

Lądowanie w Dęblinie na chwilę. Czy jest taki pilot, coby był w stanie ominąć Dęblin, mając tam życzliwe dusze?

T. P.



JANUSZ MEISSNER

PILOT, JAKICH MAŁO

NOWELA

Pilot, jakich mało. Właśnie dlatego opisałem jego historję.

— Może nie jest wzięta z życia? — Jest. Tylko, że „historje, jakich wiele", stanowią zwykle popis stylu i erudycji autora. Zdaje mi się, że nie rozporządzam w dostatecznej mierze ani stylem, ani erudycją, aby wynagrodzić czytelnikowi temi walorami wielkiego talentu zwykłość opowiadanych zdarzeń. Dlatego piszę o rzeczach i ludziach — jak dotąd jeszcze — niezwykłych. O lotnictwie i przygodach lotniczych.

Zapewniam Was, drodzy czytelnicy, że dla przeciętnego śmiertelnika lotnik jest niesłychanie odrębnym typem człowieka. Oto przykład: leży przede mną kartka pocztowa od ciotki mojej żony, która (i ciotka i żona, ale w tej chwili chodzi mi o ciotkę) jest osobą wielce szanowną, lecz o lotnictwie ma pojęcia nieco przedawnione. Pisze (autentycznie i dosłownie): „G d y t y l k o u s ł y s z ę w a r c z e n i e s a m o l o t u, z a w s z e w t e d y w z d y c h a m d o B o g a o o p i e k ę n a d b i e d a k i e m, c o ż y c i e s w e w ó w c z a s n a r a ż a".

Przypuszczam, że przesadne obawy cioci nie dadzą się zwalczyć nigdy. Ale — przypuszczam dalej — ciotka żony mego syna nie będzie ich miała wcale, a przytoczony urywek z pocztówki wyda się jej tak zabawnym, jak mnie wydaje się dzisiaj. I — przypuszczam jeszcze — że w kilkanaście lat po wprowadzeniu kolei żelaznych listy niektórych ciotek brzmiały podobnie: — „G d y t y l k o u s ł y s z ę g w i z d p a r o w o z u, z a w s z e w t e d y w z d y c h a m d o B o g a o o p i e k ę n a d b i e d a k a m i, c o ż y c i e s w e n a r a ż a j ą, j a d ą c p o c i ą g i e m".

Wracając do rzeczy jednak — poniższe opowiadanie będzie historją pilota, jakich mało nawet w lotnictwie. Nie dlatego, aby treść jej stanowiły przygody bardzo emocjonujące, a dlatego, że, naogół biorąc, pilota opisanego przeze mnie spotyka się w tem środowisku na szczęście rzadko. Dlatego też zgóry zastrzegam się, że mój „pilot", jak to sam tytuł wskazuje, nie jest bynajmniej typowym dla swego środowiska i nie ma pretensji odzwierciadlania stosunków, zwyczajów, porządków i t. d. w środowisku tem panujących.

Mój bohater jest wyjątkiem, zaobserwowanym przeze mnie przypadkowo. To właśnie winowajca, ponoszący odpowiedzialność za westchnienia zarówno ciotki mojej żony, jak i wielu innych ciotek.

A teraz jeszcze jedno. Spotkałem się kiedyś z zarzutem, że to, co piszę, odstręcza ludzi od latania, przeraża ich (!), przedstawia lotnictwo, jako zawód bardziej niebezpieczny, niż to jest w istocie, jednem słowem, że i ja ponoszę winę za obawy ciotek.

Zarzut ten uważam za niesłuszny: czyż Grabiński odstręczył kogokolwiek od kolei żelaznych, napisawszy swego „Demona Ruchu"? Czy Jack London, który prowadzi czytelnika przez tysiące burz morskich i bez większych trudności dziurawi dna swych okrętów, spowodował zastój w żegludze morskiej? — Wątpię.

Moi piloci, prawdziwie dzielni piloci, zwykle nie giną w katastrofach; przeciwnie: zwalczają niebezpieczeństwa, jeśli te istnieją. Nasze linje pasażerskiej komunikacji lotniczej pracują ze 100% bezpieczeństwem. Procent ten jest u mnie zachowany.

Prawda, że prowadzę nieraz mych bohaterów przez groźne przygody, ale czyż groźna przygoda nie pociąga ludzi dzielnych, czyż nie dla nich istnieje?

Lotnictwo nie jest drogą do samobójstwa, ale daje łatwe pole do niebezpiecznego ryzyka. A ryzyko też pociąga. Dlatego — wierzę — długo jeszcze śmiałe, pełne szlachetnej brawury, jednostki znajdą w niem ujście dla swej żądzy emocji.

I z tego samego powodu — choć podróż samochodem naprzykład nie przedstawia wielkiego niebezpieczeństwa, to jednak, dla osiągnięcia rekordu ludzie ryzykować będą nadal życiem.

— — — — — — — — — — — —

Nie ulegało kwestji, że kolega Nowicki, czyli — z powodu wielkiej tuszy — tak zwany Zeppelin, jest patałachem pierwszej wody. Jeszcze do stu lub dwustu metrów było pół biedy. Ale wyżej... Niech Bóg zachowa! Dziwne rzeczy ze sterami potrafił wyczyniać ten człowiek.

Instruktor był jeszcze dość młodym pilotem, aby mu starczyło zapału do wyszkolenia tego powietrznego kosyniera. Pocił się, klął, wyrzucał go z maszyny po karkołomnem lądowaniu, ale w rezultacie tłumaczył od początku, jak i co. Nie mógł przezwyciężyć tylko obawy wysokości u Nowickiego.

— Co pan zrobi, kiedy przyjdzie czas wykonania spirali? — zapytywał.

A Nowicki wtulał wówczas głowę w ramiona i milczał potulnie. Wogóle na starcie aeroklubu akademickiego był potulny: starał się. Pietra miał, ale się starał.

Z uwagą, zimną krwią i przytomnością umysłu też nie było najlepiej; nawet na ziemi. Wiedział, że należy u n i k a ć k o r k o c i ą g u. Dla niego znaczyło to: nie ściągać steru na siebie. Nie ściągał też; przy kołowaniu także nie. W rezultacie — co jakiś czas stawiał maszynę na głowie, zadarłszy z fantazją ogon.

K o ł o w a ć p r o s t o n a s t a r t — było drugą zasadą, którą sobie łatwo przyswoił. Kołował prosto: rów, nie rów, grupa z chorągiewką, krowa po drodze — wszystko mu było jedno.

Wypuszczono go na samodzielny lot po dwustu z instruktorem. (To był też swego rodzaju rekord!). Powiedziano mu, że może lecieć sam. Udzielono tysiąca „ostatnich" rad i wskazówek.

Zdziwił się, że to już, ale poleciał. Więcej jednak od niego zdziwił się instruktor: kolega Nowicki wystartował, zrobił okrążenie, usiadł (wprawdzie pół kilometra zadaleko), ale nie rozbił maszyny.

Po trzech dniach zniósł przy lądowaniu podwozie. Po czterdziestu lotach samodzielnych uciekła mu maszyna przy starcie i złamały się podłużnice w dolnem skrzydle. Potem nastąpił jeszcze cały szereg drobniejszych uszkodzeń samolotu.

Mimo wszystko latał.

Kiedy siadał do maszyny, lotnisko pustoszało: trzeba było zrobić miejsce na lądowanie, które mogło wypaść w okolicach najmniej spodziewanych.

Wreszcie przyszedł czas praktycznych egzaminów, czyli tak zwanych warunków: skoble, lądowania na sygnał i — spirala z 1500 metrów.

Wtedy zaczął się prawdziwy cyrk: Zeppelin startował, robił jakieś dziwne cuda i lądował na drugim końcu lotniska, przyczem z reguły zatrzymywał mu się silnik.

Przybiegał zziajany instruktor:

— Co się stało?

— Nic: zrobiłem podwójny skobel.

— To był podwójny skobel? To, co pan popełnił?!

— Chciałem...

— Panie, to był kryminał, nie skobel.

Tłumaczył, gadał, klął.

— Polecę z panem jeszcze raz. Niechże pan uważa, jak się to robi.

Kolega Nowicki uważa. Cóż, kiedy wszystko dzieje się zbyt szybko i zbyt skomplikowanie. Przytem — na 400 metrach — stanowczo zadaleko od ziemi...

Więc najpierw — duże okrążenie na pełnym gazie i wyjście pod wiatr nad środek lotniska, gdzie w dole stoi grupa. Wszystko dobrze, póki człowiek nie spojrzy na wysokomierz: — Jezus, Marja! — 450 metrów...

Potem cichnie motor, prychając tylko od czasu do czasu dymem spalin przy włączaniu kontaktu. Niebo zasłania się przyłbicą horyzontu. Linki nośne zaczynają grać.

Tuż za grupą trzeba wykonać ostry 180-ciostopniowy zwrot w prawo.

Tak się to mówi: — w y k o n a ć z w r o t . . .

Grupa i wszystko w dole wylatuje nagle w bok, jak ekscentryk olbrzymiego koła rozpędowego. Ściągnięty ster spycha ziemię w tył, zgniata ją pod ogon i — równie nagle ekscentryk wraca do poprzedniego położenia, przyłbica nieba uchyla się znowu, ale lotnisko jest już w tyle, za ogonem, a przed zdumionym wzrokiem kandydata na asa Polski Akademickiej sunie krata pól i łąk.

Któż odgadnie, kiedy powtórzyć należy ten sam manewr w przeciwną stronę, aby wyjść do lądowania?

— Kto? — Z pewnością nie Nowicki.

Tylko wszechwiedzący instruktor, rozporządzający pojęciami tak nieuchwytnemi, jak c z u c i e, p a m i ę ć w z r o k o w a o d l e g ł o ś c i, d r y g i inne tym podobne abstrakcje — wie z pewnością i nieomylnie:

— Już!

Warjacki młyniec ziemi, wahadło ekscentryka, niemiłosierny balans równowagi... Grupa jest nawprost: lądowanie po prawej jej stronie.

Proste, jasne, zrozumiałe. — No, może nie?!

Po wyjściu z gondoli, Zeppelin jest milczący i zamyślony. Ma okrągłe oczy i pełno wątpliwości. Mówi jak najmniej. Pyta kolegów, słucha, co mówią inni. Jednem słowem: stara się.



— — — — — — — — — — — —

Przyjacielem Nowickiego był niejaki Pim.

Pim w wolnych chwilach studjował chemję, zasadniczo zaś zajmował posadę kierownika stacji meteorologicznej, oraz kochał się w gwiazdach filmowych. Z tytułu zajmowanego stanowiska w Państwowym Instytucie Meteorologicznym, koledzy przezwali go Pim'em. Chemja i astronomja (filmowa) szły mu jako tako. Ale z meteorologją było niemal tak źle, jak u Nowickiego z lataniem: jeśli prognoza głosiła „z a c h m u r z e n i e c a ł k o w i t e, s i l n e w i a t r y z p ó ł n o c y, o d r a n a o p a d y a t m o s f e r y c z n e“ — to z pewnością niebo było czyste, a wiatr wiał z południa. Wprawdzie sprytny Pim asekurował się później „z a c h m u r z e n i e m z m i e n n e m i w i a t r a m i m i e j s c o w e m i z r ó ż n y c h k i e r u n k ó w“, ale jego autorytet przestał tymczasem wogóle istnieć.

Pim był chudy, kościsty i mrukliwy. Wraz z grubym Zeppelinem tworzyli zabawną parę.

Kiedy po wielu trudach i walkach ze wstrętem do zbytniego oddalenia od ziemi, Nowicki spłodził coś w rodzaju spirali i otrzymał dyplom pilota sportowego, postanowili wspólnemi siłami dojść do posiadania awjonetki.

— Może Pruszkowski, Skórzewski, czy Babiński, możemy i my! — zdecydowali słusznie.

Główną przeszkodą był brak funduszów. Ale Pim, którego nie przyjęto do szkoły lotniczej z powodu krótkiego wzroku, chciał latać, a Nowickiemu inaczej nie wypadało.

Wyszukali dobroczynną ciotkę (są i takie — mecenaski lotnictwa), zaciągnęli wszelkie możliwe pożyczki. Było jednak zamało. Wtedy oddali się w niewolę LOPP'u. Za propagandę: Pim (chemik!) od gazów, Zeppelin (pilot!) od lotnictwa. I LOPP pomogła uzupełnić konieczne kapitały. Wzamian przez rok mieli latać z odczytami po prowincji.

Zamówiono piękną, leciutką R. W. D., rekordzistkę. Pim szalał z radości, co się objawiało dość niewyraźnym pomrukiem przez zaciśnięte zęby. Tak to nieświadomość niebezpieczeństwa (miał przecież latać jako pasażer z Nowickim) czyni bohaterami zwykłych śmiertelników!

— — — — — — — — — — — —

Nigdy nie słyszałem odczytu propagandowego o gazach Pima, ani o lotnictwie Zeppelina. Dochodziły mnie tylko wieści o ich lotach, dość zresztą rzadkich, a to z tej prostej przyczyny, że nieszczęsna R. W. D. przeważnie była w remoncie: lądowania Nowickiego żadnemu samolotowi nie mogły wyjść na zdrowie.

Jak to często bywa, najgorsze patałachy mają największe szczęście: pilot i jego pasażer wychodzili cało z tych lądowań.

Najsmutniej widocznie przedstawiała się sprawa dla prezesa komitetu L. O. P. P.: kiedy go spotkałem pewnego dnia, miał minę bardzo przygnębioną.



— Panie drogi — powiedział mi tonem skargi — co ta Pimo-Zeppelinowa spółka mnie kosztuje zdrowia, a Ligę pieniędzy!

Musiałem wysłuchać długiej historji. O tem, jak Pim wydusza gazami całą ludność w czasie wojny, jak giną dzieci, kobiety, starcy, krowy, wróble, trawa i wogóle wszystko, pomimo masek, schronów, obrony przeciwgazowej i t. d. Jak w wyobraźni Zeppelina setki samolotów w ciemne noce przylatują sobie spokojnie z odległej o tysiące kilometrów bazy nad Polskę i bombardują: każdy dom, każdą chatę, każdy schron, zabijają każdego przechodnia, niby zająca w kotle, a potem bezkarnie wracają, niedosięgłe dla artylerji, omijając zapory balonowe, niedościgłe dla myśliwskich eskadr, niewidzialne dla reflektorów... O tem, jak Pim i Zeppelin, w ciągu dziesięciu minut od wypowiedzenia wojny, likwidują państwo Polskie, zamieniając je w bezpłodną pustynię śmierci... O tem, jak zatruwają studnie, rzeki, fabryki, pociągi, wsie i miasta... Jak wyrzucają tonny iperytu i chloru, miljony bomb, miljardy kul i to wszystko celnie, bezapelacyjnie skutecznie nad polskiem terytorjum. Z początku blady strach pada na audytorjum, a potem coraz bardziej niedowierzający zakrada się uśmiech: — strachy na lachy, przesada i wreszcie całkiem wyraźnie: — „bujda ligowa, moja pani: pieniądze chcą tylko wyciągać, więc straszą gazem i aeroplanem“.

A potem jeszcze o samych lotach i — naturalnie — o ich skutkach dla całości maszyny:

— Panie, co ten człowiek robi! Do cepa, a nie do steru. Jak się przeżegna, jak da gazu... cylindry nie wiedzą, który pierwszy ma palić! Już dwa pożary silnika w ciągu trzech miesięcy z tego powodu... Ląduje... — machnął ręką z zupełnie beznadziejną miną. — Orjentacja... No, proszę pana: lecąc z Warszawy do Włocławka, trafił pod Dęblin!

— Taaak — odrzekłem współczująco.

— — — — — — — — — — — —

Po kilku miesiącach Zeppelin przestał latać zupełnie.

— Maszyna jest do niczego — oświadczył na zapytanie prezesa.

— Znów? — zdumiał się prezes. — Przecież był remont.

— Remont! — rzekł pogardliwie Nowicki.

— Więc?

Nowicki wzruszył ramionami.

— Sam przeprowadzę remont. Tymczasem jest nie do użycia.

„Remont“ Nowickiego trwał długo. Bardzo długo.

O Nowickim mówiono różnie. Byli tacy, którzy posądzali go o tchórzostwo... Ja jednak przypuszczam, że chyba nie mieli racji: człowiek tak zdeterminowany, tak mówiący o lataniu i zawodzie lotnika, nie mógł być tchórzem.

Słyszałem go raz jeden, będąc z wizytą w pewnym bardzo miłym domu, gdzie od niedawna został wprowadzony. Wtedy właśnie poznałem go osobiście.

Przyszedłem, kiedy już tam był. Właśnie zaczynały się tańce i zobaczyłem, że stała moja danserka, panna Zosia, w której podkochiwałem się zresztą trochę, jest mocno zajęta flirtem i charlestonem z pulchnym młodzieńcem w nienagannym smokingu.

Nie mógłbym odgadnąć, że to Zeppelin; nigdy go nie widziałem, a tylko słyszałem o nim wiele. Ale ten wspaniały tancerz, pewny siebie, trochę zblazowany, zwycięski i gadatliwy, z pewnością nie był podobny do potulnego kolegi Nowickiego ze startu Aeroklubu akademików.

Panna Zosia była podminowana tym flirtem.

— Wie pan, świetnie tańczy — powiedziała mi na wstępie, kiedy po długich staraniach udało mi się do niej dotrzeć i, po prezentacji z Nowickim, zatańczyć z nią tango.

— Kto? — spytałem naiwnie.

— Jakto, kto? Ten pilot, Nowicki.

— Hm.

— A jak interesująco mówi!

— Nowicki?

— No tak, naturalnie. Od pana nie można się nigdy nic dowiedzieć o tem, jak pan lata i jak tam jest wogóle. Zato on!... Musi być doskonałym pilotem?

— Kto?! — zdumiałem się.

— Boże! Kto i kto. Przecież mówię: pan Nowicki.

Mimowoli uśmiechnąłem się. Nie zdążyłem jednak odpowiedzieć: orkiestra zamilkła, uwalniając mnie ku memu zadowoleniu od tego obowiązku, oraz odbierając mi (ku memu wielkiemu niezadowoleniu) nawet to problematyczne sam na sam, jakie stwarza taniec z bliżej nas obchodzącą miłą osóbką.

— Czy mogę prosić panią do bostona? — zapytałem.

Ale boston był zajęty. Nie pytałem — rzecz prosta — przez kogo (naturalnie — Nowicki).

Wogóle Nowicki przez resztę wieczoru funkcjonował stale z panną Zosią. Wobec jej chłodu wyraźnie mi okazywanego, zacząłem z rozpaczy udawać, że pochłonął mnie całkowicie podziw dla wdzięków jakiejś leciwej dziewicy w rogowych okularach. Dziewica jednak okazała się tak przeraźliwie sentymentalna i nudna, że wymknąłem się wkrótce na papierosa do sąsiedniego saloniku, z zamiarem obmyślenia sposobu „zlikwidowania“ mego rywala, który robił widocznie postępy w aneksji osoby i uczuć panny Zosi.

Wtedy to usłyszałem kilka urywków z rozmowy, która zdecydowała o losach mego flirtu z najlepiej tańczącą tango panną na wydaniu.



... — Naturalnie, proszę pani — mówił męski głos. — Każdy z nas, pilotów, prędzej czy później zginie pod szczątkami samolotu. Taki los...

... — Nie, niema lotnika, który żyłby dłużej niż pięć albo sześć lat. I czy można się dziwić, że ci samobójcy piją, grają w karty, bawią się i robią długi, skoro mają tak niewiele czasu do śmierci?

... — Przestać latać? Za nic w świecie! Ja zginę śmiercią lotnika: tyle już przeszedłem katastrof... Mój Boże, nie uwierzyłaby pani, gdybym opowiedział historję moich przygód. A jednak nigdy nie rozstanę się z tym zawodem: nie mógłbym żyć bez niebezpieczeństwa.

... — Nie ulepszą samolotu nigdy tak dalece, aby można uważać go za zupełnie pewny środek lokomocji. Najmniejszy, milimetrowy bodaj fałszywy ruch steru i — trup, proszę pani. Tak. Trzeba szalonej przytomności umysłu, zimnej krwi, nerwów ze stali...

... — Pani chce latać? Ze mną? Doskonale: mam własną awjonetkę. Pani jest bardzo odważna.

— Ja myślę — mruknąłem do siebie.

... — A czy pan nigdy nie odczuwa strachu? — padło pytanie, wypowiedziane najmilszym głosem, jaki istniał wówczas dla mnie.

— Strach? Nie. Czasem myślę, że może urwać się skrzydło, czasem, kiedy śmierć blisko mnie przechodzi, instyktownie ratuję siebie i samolot od zguby. Ale to nie jest strachem: my lotnicy, za blizko znamy się ze śmiercią, aby jej się obawiać. Na każdego przyjdzie kolej...

Chwila ciszy. Potem muzyka z wielkiego salonu głuszy rozmowę. I wreszcie:

— O czem się myśli, lecąc?

— O czem? O śmiertelnych zapasach z żywiołem, o tem, że jest się orłem przestrzeni, pionierem, że się żyje emocją lotu...

— Mój Boże, — pomyślałem — jak ten człowiek potrafi mówić, czuć i poetyzować.

Wyszedłem z saloniku i minąłem rozmawiającą parę: pannę Zosię zasłuchaną i wpatrzoną w Nowickiego. Nie myślałem już o zlikwidowaniu go: **ja** przecież lecąc myślę co najwyżej o prawidłowej linji wirażu, o długu u krawca, o zaoliwionej świecy w silniku, o bridge'u w kasynie, o czemkolwiek wreszcie, ale nie o tem, że jestem pionerem, orłem i żywiołem... **Ja** — przepraszam bardzo, — ale ja już od sześciu lat powinienem gryźć ziemię. **Moje** katastrofy? — Hm. Dwa czy trzy wypadki, w których się nawet nie potłukłem. I w dodatku wcale nie mam ochoty umierać. I uważam, że samolot jest pewniejszy niż kolej żelazna, lub jednokonna warszawska dorożka. A co najgorsze — nie cierpię mówić z panną Zosią o lataniu i nie mam awjonetki (nawet „w remoncie").

Wycofałem się wobec tego w porządku, zostawiając pannę Zosię Zeppelinowi. Zostałem pobity na głowę przez tego niezwykłego pilota.

Trudno.

— — — — — — — — — — — —

Podobno panna Zosia zaręczyła się z Nowickim. Wyjdzie za niego zamąż pod warunkiem, że jej przyszły małżonek nigdy już nie poleci samolotem.

O ile wiem, Zeppelin zgodził się na ten warunek.

Co jednak może miłość!

PAPIEROWA FRONDA

Sprawa w gruncie rzeczy ucieszna i wcale niestraszna, to też — „weźmy ją na wesoło".

Znacie pewno anegdotkę o przygodzie miljonera, angażującego nauczyciela dla swego syna. Zresztą opowiemy.

Kiedyś Ford (a może Rockefeller — mniejsza o nazwisko) poszukiwał nauczyciela dla swego syna. Dał więc ogłoszenie do gazet, wymieniając liczne zalety, jakiemi powinni odznaczać się reflektanci na wychowawcę następcy „króla samochodów". Wnet zgłosił się pierwszy kandydat.

— Pan w sprawie?

— Posady...

Miljarder spojrzał z niedowierzaniem, bowiem tak wygląd, jak i zachowanie zgłaszającego się hołysza daleko odbiegały od stawianych wymagań. Ale, że to pozory mylą...

— Ukończył pan szkoły?

— Powszechną.

— Włada językami?

— Nie.

— Więc pocóż pan przychodzi?

— Ja chciałem oświadczyć, że **tej** posady — nie obejmę.

Dowcipny jankes dzięki temu zdobył sobie jednak inną posadę, odpowiednią. Dowcip zawsze ma swoją wartość.

Ta dykteryjka przychodzi na myśl, gdy się czyta Lotnika poznańskiego. Nie grzeszy on ani poczuciem powagi i przyzwoitości, ani taktem (organ klubu napada na kluby bez uzasadnienia), ale za to z jego naiwnej pozy i „kalejdoskopu" można się czasem uśmiać szczerze. Ostatnio również. W n-rze marcowym *) obok wysoce nieprzyzwoitej napaści w związku z wypadkiem w A. A. W., z którą załatwiły się same kluby na ostatnim zjeździe, znowu przybrał cudze pióra i w megalomański sposób karcąc rzekome nieporządki w lotnictwie sportowem — w dostojnem uniesieniu taką nam rzuca groźbę:

„My — jedyna organizacja starych pilotów — oświadczamy, że dopóki porządki w lotnictwie sportowem się nie zmienią, **nie zamierzamy brać udziału z naszemi płatowcami w polskim sporcie lotniczym** (podkr. Red.). Nam zależy na lataniu bez kontroli „boga sportu".

Tak dosłownie. Smućmy się więc: ten posady napewno nie przyjmie, choćbyśmy go nie wiem jak prosili. „Jedyna organizacja starych pilotów" ma już dość **polskiego** sportu; zależy jej na lataniu — owszem, ale bez kontroli. Póki nie usuniemy „boga sportu" (?!) nie da ani jednego złamanego płatowca na sport polski. Zbojkotuje nas, pójdzie zagranicę i tam nam zrobi konkurencję.

Jedyna organizacja... Aeroklub Rzeczypospolitej, skupiający wszystkich pilotów wojskowych (więc chyba najstarszych!) — dla „Lotnika" nie istnieje. Kluby pozostałe, grupujące 200 pilotów, w tem połowę przez siebie wyszkolonych — to także „bujda", tylko ciągle to wyimaginowane „my".

Jakie to „my", co za „my"? Z ilu i jakich osób ono się składa? Chcielibyśmy nareszcie dowiedzieć się, kto nam istotnie grozi? Wyłączamy tu Klub Wielkopolski, bo ani przez chwilę nie możemy przypuszczać, aby któryś z **klubów** uznał za dopuszczalne odmawiać drugiemu nie tylko zasług, ale prawa egzystencji. Byłyby to obyczaje mocno nieklubowe... Więc?

„Jedyne najstarsze czasopismo techniczno-lotnicze w Polsce" mogłoby więcej cenić wartość drukowanego słowa.

*) W artykule p. t. „Tragiczna karta".

BIULETYN KLUBÓW LOTNICZYCH

W Polsce istnieją następujące kluby lotnicze: WARSZAWA — Aeroklub Akademicki w Warszawie. — Stołeczny Klub Lotniczy. — KRAKÓW — Aeroklub Akademicki w Krakowie. — POZNAŃ — Aeroklub Akademicki w Poznaniu. — Wielkopolski Klub Lotników. — LWÓW — Aeroklub Akademicki we Lwowie. — KATOWICE — Śląski Klub Lotniczy. — WILNO — Aeroklub Akademicki w Wilnie. — LUBLIN. — Lubelski Klub Lotniczy. — ŁÓDŹ — Łódzki Klub Lotniczy. — BIAŁA PODLASKA — Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

Pozatem istnieje polski klub lotniczy na terenie Wolnego Miasta Gdańska—Aeroklub Akademicki w Gdańsku.

AEROKLUB AKADEMICKI W WARSZAWIE

CHMIELNA 27-7 • TEL: 410-01 i 54 — 75

Ogólne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze.

Obrady zagaił prezes, kpt. Halewski, wzywając do uczczenia pamięci kolegów, którzy w roku ubiegłym zginęli śmiercią lotników.

Na przewodniczącego zebrania wybrano jednogłośnie sędziego Dorożyńskiego. Przewodniczący zaprosił na asesorów: hr. Skórzewskiego i dyr. Berezę, na sekretarkę kol. Eychhornównę.

Porządek obrad przyjęto następujący:
1. Odczytanie protokółu poprzedniego zebrania,
2. Sprawozdanie Zarządu,
3. Sprawozdanie Komisji Rewizyjnej,
4. Dyskusja nad sprawozdaniami,
5. Wybór władz,
6. Wolne wnioski.

Po odczytaniu protokółów, które przyjęto, ustępujący prezes złożył sprawozdanie ogólne z działalności Klubu od dn. 17. XI. 1929 do dn. 30. III. 1930 r., t. j. za okres kadencji ustępującego zarządu. Prezes naszkicował poza tem sytuację, w jakiej się Klub znajduje oraz, w związku z tragicznym wypadkiem z dn. 16. III., wyjaśnił, czem się kierował zarząd zezwalając młodym pilotom klubowym na loty z pasażerami w okresie przed wydaniem licencji M. K.

Kończąc swe sprawozdanie kpt. Halewski wyraził serdeczne podziękowanie, poparte przez zebranych oklaskami, wiceprezesom, kol. Osińskiemu i prof. Pruszkowskiemu, wszystkim członkom Zarządu oraz oficerowi łącznikowemu, p. por. Żwirce.

Sprawozdanie szczegółowe złożyli kierownicy poszczególnych działów: kol. Orgelbrandówna — z sekretarjatu, inż. Rogalski — z sekcji pilotów, inż. Hirszbandt — z sekcji technicznej, kol. Docha — skarbowe.

Sprawozdanie i wnioski Komisji Rewizyjnej referował kol. Kondracki, wnosząc o udzielenie zarządowi absolutorium, co zebranie uchwaliło jednogłośnie. W związku z przejściem Klubu w okres gospodarki samodzielnej, postanowiono powołać komisję inwentaryzacyjno-likwidacyjną, której zostało powierzone sporządzenie bilansów i inwentarza na dz. 1. IV. 1930 r. Do Komisji weszli: przewodniczący Komisji Rewizyjnej z urzędu oraz kol.: Hirszbandt, Pronaszko, Jagoszewski i Docha.

Po uchwaleniu absolutorjum zebranie wyraziło podziękowanie całemu zarządowi i prezesowi osobno.

Po dość ożywionej dyskusji, w której zabierali głos koledzy: Jagoszewski, Rychter, Osiński, Wędrychowski, Wigura, Pruszkowski, Rogalski, Sobol, Nowicki, Kwaśniak i in., przystąpiono do punktu piątego — wyboru władz.

Na prezesa wybrany został jednogłośnie kpt. dr. Halewski. Do zarządu kol.: Osiński, Banaszkiewicz, Kusnesz, Czyżewska, Zirkwitz, Orgelbrandówna, Rogalski, Hirszbandt i Rychter. Na zastępców: Iwanowski, Rękawek, Nowicki, Bogucki, Przysiecki, Prauss, Drzewiecki, Kazimierczuk i Grzeszczak.

Do Komisji Rewizyjnej: na członków — Kondracki, Ulanicki i Czyżewski, na zastępców — Korbel i Hoffman.

Do Sądu: Pruszkowski, Dorożyński i Wędrychowski — członkowie oraz Wigura i Nowkuński — zastępcy.

W ostatnim punkcie porządku dziennego przyjęto szereg wniosków, m. in.: o utworzenie funduszu stypendjalnego im. ś. p. K. Trzetrzewińskiego, podniesienie miesięcznej składki członkowskiej do zł. 5, oraz ustanowienie specjalnych opłat (wpisowego) dla nowowstępujących do Klubu pilotów i zwykłych opłat od członków-pilotów korzystających z samolotów Klubu. Składka ta, którą ma uchwalić ostatecznie zarząd, ma być obliczona w „stosunku do minimalnego czasu latania, jaki Klub jest w stanie zapewnić na dany okres swemu pilotowi, przyczem będzie przewidziana możność indywidualnego obniżenia opłat w wypadkach wyjątkowych. Za czas wylatany powyżej minimalnego piloci mają wnosić opłaty dodatkowe".

Poza tem przyjęto przez aklamację wniosek treści następującej: „Walne Zgromadzenie solidaryzuje się w zupełności ze stanowiskiem prezesa, zarządu i kierownika lotów w stosunku do uprawnień, udzielanych pilotom A. A. W. w okresie poprzedzającym wydanie oficjalnych dyplomów".

Nowy zarząd ukonstytuował się na zebraniu w dn. 2. IV. jak następuje:
Prezes — kpt. dr. T. Halewski,
I-y wiceprezes — J. Osiński,
II-gi w.-prezes — inż. K. Banaszkiewicz,
Kier. lotów — inż. S. Rogalski,
Kier. techn. — inż. R. Hirszbandt,
Kier. szkoły — inż. W. Rychter,
Kier. imprez — inż. A. Zirkwitz,
Sekretarze — M. Kusnerz,
H. Orgelbrandówna,
Skarbnik — W. Czyżewska.

Zastępcy członków zarządu: inż. St. Prauss, St. Iwanowski, J. Docha, K. Kazimierczuk, inż. J. Drzewiecki, Bogucki, B. Grzeszczak, Rękawek, E. Przysiecki.

Sprzęt. Zarząd zamówił awjonetkę RWD 3, która ma być dostarczona Klubowi 15. VIII. b. r.

Korty tennisowe. Na terenie naszego aerodromu zbudowano korty tennisowe, z których członkowie A. A. W. mogą korzystać na specjalnie dogodnych warunkach.

Eksploatacja kortów jest wydzierżawiona. Z tego tytułu Klub ciągnąć będzie zyski.

Umowy z L. O. P. P. w sprawie przejęcia propagandy płatowcowej i uzyskania w związku z tem samolotów L. O. P. P., służących dotychczas temu celowi, dobiegają końca.

Kurs teoretyczny szkoły lotniczej, otwarty w dn. 7 lutego trwa. Wykłady odbywają się normalnie: we wtorki i piątki, w szkole lotniczo - samochodowej, Hoża 88. Na kurs uczęszcza przeciętnie 50 osób.

Podwyższenie składki członkowskiej. Zarząd podaje do wiadomości członków, że na skutek uchwały walnego zgromadzenia z dn. 30. III. b. r. minimalna składka członkowska podniesiona została do 5 zł. miesięcznie. Podwyższona składka obowiązuje od dn. 1 kwietnia r. b. Inne opłaty pozostały bez zmiany, t. j. wpisowe wynosi nadal 20 zł. miesięcznie, opłata w sekcji pilotów — 10 zł.

Dyżury sekretarjatu i skarbu odbywają się w poniedziałki od 2-ej do 3-ej, środy od 5-ej do 6-ej i piątki od 5-ej do 6-ej.

Legitymacje nowe wydaje sekretarjat.

(—) **H. Orgelbrandówna**
Sekretarz.

AEROKLUB AKADEMICKI W POZNANIU

MARCINKOWSKIEGO 24
N · U · R

Walne zebranie. W dniu 15 marca 1930 r. odbyło się w auli W. S. H. drugie z rzędu walne zebranie sprawozdawczo-wyborcze Aeroklubu Akademickiego w Poznaniu.

Po stwierdzeniu quorum wśród nieco denerwującego nastroju zagaja zebranie prezes inż. major Wojtarowicz, streszczając w krótkich słowach działalność starego zarządu. — Na przewodniczącego wybrano kol. Stronczyńskiego, który sprężystem i rzeczowem prowadzeniem obrad w zupełności wywiązał się ze swego zadania. Ustalono następujący porządek obrad:
1. Zagajenie,
2. Wybór prezydjum zebrania,
3. Odczytanie protokółu z poprzedniego zebrania,
4. Sprawozdanie z działalności zarządu,
5. Sprawozdanie komisji rewizyjnej,
6. Dyskusja nad sprawozdaniem,
7. Wybór nowego zarządu,
8. Wybór komisji rewizyjnej,
9. Wybór sądu honorowego,

10. Sprawy statutowe,
11. Wolne wnioski.

Po odczytaniu protokółu, sekretarz kol. Karliński odczytuje sprawozdanie z działalności zarządu, skarbnik kol. Gąsiorowski — kasowe, referując zarazem sprawozdanie komisji rewizyjnej. W dyskusji nad sprawozdaniem z działalności zabierają głos: kol. Jakubczyk i kol. Bidziński, omawiając wyniki całorocznej pracy i kierunek polityki sportowej Klubu. Po wyczerpującej dyskusji Walne Zebranie udziela całemu zarządowi absolutorjum z podziękowaniem.

Nowy Zarząd ukonstytuował się w następującym składzie: Prezes — Iżycki Mateusz, dypl. kapitan pilot, I-y wiceprezes — Gąsiorowski Józef stud. U. P., II-gi wiceprezes — Rosiński Ludwik stud. WSH., sekretarz — Karliński Bolesław stud. WSH., skarbnik — Rapp Kazimierz stud. WSH., gospodarz — Krzymuski Roman stud. UP., czł. Zarządu — Góralewicz Kazimierz, stud. U. P. i WSH.

Komisja Rewizyjna: Czarliński Lucjan, stud. UP., Bidziński Niemir, stud. WSH., Witulski Józef stud. WSH.

Sąd Honorowy: Dębiński Tadeusz, stud. UP., Zielewicz Jan, stud. UP., Zieliński Stanisław, abs. wydz. roln.

Po wybraniu władz, na wniosek kol. Bidzińskiego Walne Zebranie nadaje przez żywiołową aklamację godność pierwszego członka honorowego ustępującemu prezesowi, inż. majorowi Wojtarowiczowi, za jego wybitną pracę w Klubie, dzięki której A. A. P. wybił się na czoło Aeroklubów Akademickich. Po krótkiem podziękowaniu i przemówieniu mjra Wojtarowicza, który życzył nowemu Zarządowi dalszej owocnej pracy, zebranie zamknięto.

Kurs teoretyczny. Wykłady na kursie teoretycznym kończą się w bieżącym miesiącu, poczem kandydaci zostaną poddani egzaminowi.

Loty treningowe. Sekcja pilotów odbywa loty treningowe w każdą środę i sobotę. Trenuje przeciętnie 12 pilotów.

Sekretarz
(—) **Karliński Bolesław.**
W z. prezesa
(—) **Rapp Kazimierz.**

KOMUNIKAT A. A. W.

W związku z zarzutami, postawionemi władzom A. A. W. w „Myśli Niepodległej" Zarząd A. A. W. przesłał wymienionej Redakcji sprostowanie, którego fragmenty poniżej przytaczamy:

Podane informacje nie odpowiadają ścisłości i nie są oparte na prawdziwej ekspertyzie fachowej, której charakter powinnyby zawierać ze względu na powagę pisma.

W artykule „Nowe laury komisarza Halewskiego" zarzuca się świadome wpajanie niedyscypliny i omijanie przepisów. Jest to sprzeczne ze stanem faktycznym, gdyż kpt. pil. dr. Halewski nigdy nikogo w AAW nie upoważniał do omijania przepisów i tak zwanego w artykule „wagarowania" wobec przepisów. Będąc prezesem A. A. W. i równocześnie członkiem Kom. Lotn. Sport. zawsze stał na straży prawy i przepisów, dyktowanych przez stronę oficjalną, popierającą sport lotniczy, umiejętnie godząc to ze swym stanowiskiem w naszym klubie. Walne Zgromadzenie A. A. W. w dniu 30 marca r. b. przyjęło do wiadomości stanowisko prezesa i zarządu i akceptując je w zupełności udzieliło absolutorjum. Kpt. pil. dr. Halewski, pracując od samego zarania idei sportu lotniczego, tworząc kluby lotnicze, sam jako jeden z najstarszych pilotów wojskowych,doświadczony na froncie podczas wojny i mający za sobą wyszkolenie całego zastępu lotników, nie mógł wpajać w podwładnych tak nazwanych przez JW. Pana „kanonów Autolotu" itp.

O lotach klubowych wiedział zawiadowca portu, z jego wiedzą każdej niedzieli odbywają się loty klubowe tak treningowe, jak i pasażerskie. Loty te są wykazywane na specjalnych blankietach do portu lotniczego i Min. Kom., które to na ich podstawie wypłaca subwencję za godziny lotu. JD-2, awjonetka krajowa, posiadała wymaganą opinję zdatności lotu, określoną przez I. B. T. L. i biuro **Veritas.** Ś. p. Karol Trzetrzewiński posiadał nie „zaledwie 25 godzin lotów samodzielnych", lecz nonad 50 godzin w A. A. W., ponadto szereg godzin w innych klubach.

W sprawie licencji wyjaśniamy: piloci klubów kończyli szkoły pilotażu, pozostające pod fachowym kierunkiem wyznaczonych przez Departament Aeronautyki oficerów łącznikowych. Wydane dyplomy w A. A. W. były podpisane przez tegoż oficera i komisję klubową szkoły pilotażu A. A. W. Ś. p. Trzetrzewiński ukończył szkołę przed ogłoszeniem rozporządzenia Min. Kom. z dnia 25 maja 1929 r. o licencjach, i po ukończeniu szkoły wykonywał w klubie loty treningowe. Pilot klubowy po wypełnieniu warunków, wymaganych w wymienionym Rozporządzeniu § 31, pkt. B, czyli po wylataniu 25 godzin lotów samodzielnych, nabierał praw pilota I kl. (patrz § 4) w tym okresie stanu ex lex, jaki powstał między ogłoszeniem rozporządzenia a oznaczonym terminem pierwszego w Polsce egzaminu na dzień **17-go marca 1930 r.** Zaznaczamy, że piloci upoważnieni byli do tego na podstawie regulaminu Sekcji pilotów i szkoły A. A. W., t. j. na podstawie kwalifikacji wydanej przez Kierownika Sekcji pilotów, trenera a dawnego instruktora pilota Kazimierczuka, oficera łącznikowego i ewntl. prezesa. Wszyscy ci piloci mieli za sobą dwa lub trzy typy aparatów, na których latali (ś. p. Trzetrzewiński latał na typach: Caudron G-3, Hanriot XXVIII, P. S.-1 i JD-2). Nadmieniamy dalej, że piloci o takich samych kwalifikacjach, jak ś. p. Trzetrzewiński, brali udział w „Locie połud.-zach. Polski", latając wówczas z pasażerem. Na stan ten zgodziły się władze lotnicze, a nawet (P. Minister Kom. i Szef Dep. Aer.) wyznaczyli dla nich specjalne nagrody. Nadto zaznaczamy, że Komisja egzaminacyjna Min. Kom. na zebraniu swoim w styczniu r. b. uznała dyplomy szkół aeroklubów za wystarczające, nie zarządzając egzaminu praktycznego dla uczniów tych szkół. Z tego wynika, że ukończenie szkoły klubów zwalniało absolwentów od egzaminów praktycznych i, eo ipso, Min. Kom. uznawało ważność dyplomów klubowych. W okresie przedegzaminowym wykonywano loty propagandowe w L. O. P. P. i w klubach, wożąc pasażerów. Lotów tych dokonywali piloci wojskowi i cywilni — bez licencji w myśl Rozporządzenia, — gdyż takowe dopiero teraz wydaje Min. Kom. Wszystkie kluby lotnicze, pozostające pod opieką i kontrolą wyznaczonych oficerów łącznikowych, przestrzegały konieczność wylatania 25 godzin samodzielnych i fachowej oceny czynnika kontrolnego (oficera łącz.). Nadto zaważyć należy, że ani interpretacja gramatyczna, ani logiczna sensu largo omawianego Rozporządzenia nie pozwala na wysnucie wniosku, że wydanie omawianego rozporządzenia unieważnia dypiomy dawniej wydane przed odbyciem egzaminów i wydaniem nowych dyplomów Min. Kom. (licencji). Gdyby bowiem tak było, to w tak długim okresie między datą wydania rozporządzenia, a datą egzaminu (powtarzamy — dnia 17 marca r. b.) należałoby wstrzymać wogóle latanie, t. j. zawiesić działalność klubów — a taką rzecz Rozporządzenie musiałoby wyraźnie przewidzieć.

Odnośnie artukułu „Pogrzeby propagandowe" stwierdzamy, że nikt z ramienia A. A. W. żadnej „naganki" przeciw dziennikarzom nie prowadził, gdyż A. A. W. nie widziałoby w takowej ani potrzeby, ani celowości.

Co do oświetlenia protokółu przytoczonego in extenso, nie możemy zgodzić się z niefachowym tłumaczeniem jego treści, gdyż w tego rodzaju katastrofach lotniczych nawet doświadczeni i starzy lotnicy nie mogą sobie zdać sprawy dokładnie z przyczyn wypadku, patrząc na wypadek. Bezsprzecznie JD-2 była trudniejszą awjonetką, jednak wypadek spowodowany był bezwzględnie wskutek zdania obrotów silnika, co oświadczyli liczni świadkowie, przedewszystkiem kierownik ruchu L. L. „Lot", p. Stefan Karpiński, sam stary pilot.

Jesteśmy najzupełniej przekonani, że jedynie najlepsze dobro społeczeństwa i ochrona przed dotkliwemi stratami na jego niekorzyść — przez ujawnienie domniemanej surowej prawdy, były myślą przewodnią wymienionych artykułów pisma JWPana, nie mniej jednak czujemy się w obowiązku stwierdzić, że poważne zarzuty, skierowane przeciwko naszemu klubowi i jego kierownikom, oddającym bezinteresownie pracę, czas, nawet życie idei lotnictwa sportowego, zarzuty oparte na błędnych, niewyczerpujących i niefachowych informacjach, równą — może nawet większą — szkodę mogą przynieść tej idei, podkopując wiarę w wartość pracy klubów dla lotnictwa sportowego i zniechęcając do wytężonej walki z bezwładem i trudnościami z jednej strony tych, którzy stojąc na czele pracy w klubach wszystko z siebie dają — nic za to, prócz krytyki, nie biorąc, z drugiej strony — zniechęcając samo społeczeństwo do idei lotnictwa sportowego.

Przypuszczamy, że JW. Pan po przestudjowaniu spraw wyłuszczonych we właściwem oświetleniu, zajmie stanowisko zgodne rzeczywiście ze słusznością i dobrem społeczeństwa i nie wątpimy, że znajdziemy odpowiedni tego wyraz w najbliższej przyszłości.

Drukarnia Literacka, Sp. z o. o., Warszawa, Nowy Świat 22.